





ZB. ROKICIŃSKI

DAREM POMORZA NAOKOŁO ŚWIATA

BIBLJOTEKA POLSKA WARSZAWA

ZBIGNIEW
ROKICIŃSKI

„DAREM POMORZA" NAOKOŁO ŚWIATA

ILUSTROWANY REPORTAŻ
DLA MŁODZIEŻY

WARSZAWA
1935
INSTYTUT WYDAWNICZY „BIBLJOTEKA POLSKA"

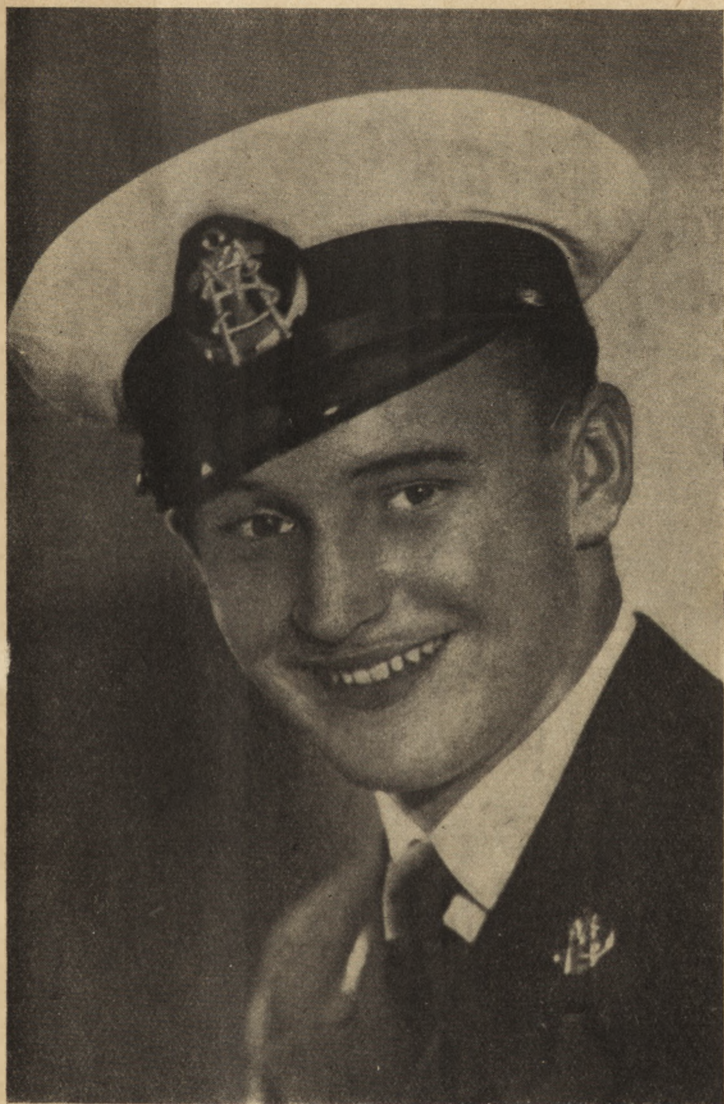
TŁOCZONO
W
UKŁADZIE GRAFICZNYM
STANISŁAWA BRZĘCZKOWSKIEGO
W
ZAKŁADACH GRAFICZNYCH
„BIBLJOTEKA POLSKA“
W
BYDGOSZCZY





„DAR POMORZA", STATEK DLA SZKOLENIA OFICERÓW POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

„Dar Pomorza" jest trzymasztowym żaglowcem typu fregaty. Wymiary jego są następujące: długośc 78,5, szerokość 13,5 m, zanurzenie maksymalne 6,85 m, pojemność 1566 tonn rej. btto. Statek wyposażony jest w motor pomocniczy o mocy 560 KM. Posiada najwyższą klasę według klasyfikacji Lloyd's Register. Zbudowany ze stali w 1909 r., jako statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej, został po wojnie odstąpiony Francji w spłatach repatrjacyjnych. W r. 1930 nabyto go dla Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni ze składek ludności polskiego Pomorza.



AUTOR PAMIĘTNIKA

MOJEJ

KOCHANEJ MATCE

PAMIĘTNIK TEN POŚWIĘCAM

SŁOWO WSTĘPNE

Zbigniew Rokiciński — uczeń Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni — przychodzi do Was, Czytelnicy, z książką jedyną w swoim rodzaju, albowiem danem mu było po raz pierwszy w dziejach Polski okrążyć świat na pięknym okręcie, pod banderą Białego Orła dumnie płynącym, a potem opisać to, co widział.

O podróży „Daru Pomorza", białego żaglowca szkolnego marynarki handlowej — wiedzą już dziś w Polsce wszyscy niemal. Ale mało kto zna szczegóły tej pierwszej polskiej wyprawy naokoło świata, mało kto zdaje sobie sprawę z całkowitego takiej podróży znaczenia. A znaczenie to jest przecież olbrzymie. Polska bandera, opasująca świat, to niezawodnie zaczątek nowej ery w Polsce — opartej już trwale o pracę na morzu i dla morza i stąd korzyści wielkie czerpiącej. Boć przecież już od czterystu lat znane jest przysłowie, że za banderą idą nieodwołalnie handel i dobrobyt.

„Jesteście bardziej pionierami niż ktokolwiek z Waszych rówieśników" — mówił do odpływających uczniów minister przemysłu i handlu Floyar Rajchman. „Musicie bowiem wraz z banderą polską odrabiać olbrzymią lukę w historji — kilkaset lat opóźnienia. Wam, kadrom i szeregom pracowników morza, wypada w zdwojonem tempie szukać w żegludze świata przyszłości i miejsca dla bandery polskiej. Uczcie się energji i metod pracy innych narodów morskich... pogłębiajcie waszą wiedzę... a nadewszystko pamiętajcie, że kto chce rozkazywać na lądzie, w powietrzu, czy na morzu — ten musi przedewszystkiem nauczyć się słuchać". I popłynął „Dar Pomorza" na trzy oceany, z uczniami Szkoły, jako załogą. Szkoły — która jest nietylko szkołą rzemiosła żeglugi, ale także szkołą myśli morskiej i czynu morskiego dla całego społeczeństwa — w jej murach nietylko uczy się zawodu morskiego, ale kształci i doskonali powołanie. Tu nie miejsce na elementy awanturnicze i niestałe, ale zato szeroko otwarte podwoje dla tych wszystkich młodych ludzi, którzy rzetelnie, poważnie i karnie na morzu chcą dla Polski pracować. Bo praca na okręcie, to nie przyjemność, wywczasy i przygody, jak to się czasem w młodem pokoleniu myśli, ale twarda szkoła życia, szkoła karności i poświęcenia, szkoła obowiązku, szkoła koleżeństwa, szkoła odwagi, dzielności, przedsiębiorczości i tych wszystkich ciężkich do zdobycia zalet, jakie prawdziwy marynarz, — posiadać powinien.

Tu też w Państwowej Szkole Morskiej — powstaje pepiniera młodych a zdrowych fizycznie i duchowo obywateli, którzy dbać będą, aby myśl i praca dla morza

w narodzie nie zanikała, którzy ducha morskiego propagować będą i pilnować, aby się już stare grzechy tych, co się od morza odwrócili i Polskę do upadku przywiedli, nie powtórzyły.

W tej pożytecznej dla narodu i społeczeństwa pracy, uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej, mają zresztą godnych i czynnych sprzymierzeńców w uczniach Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, co wprawdzie jeszcze świata nie opłynęli, ale już na malutkiej „Iskrze" zanieśli banderę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej na drugą stronę Atlantyku, na siedem mórz, do trzech kontynentów... I tak być powinno — albowiem, jeśli niema Polski bez morza, to nie będzie też morza bez należytej jego straży. Gwarantką wolności morskiej swobody handlu morskiego i żeglugi — jest li tylko najwidoczniejszy czynnik siły i suwerenności państwa — marynarka wojenna.

Opłynął tedy Zbigniew Rokiciński pod kierunkiem swych dowódców i profesorów — z komendantem Maciejewiczem i kapitanem Meissnerem na czele — świat dookoła. A teraz barwnie i żywo opowiada nam, jak to było. Książka jego jest jawnym dowodem, że Polska na morzu przestała być mrzonką czy przygodą, lecz stała się żelazną rzeczywistością. To też niewątpliwie książka ta będzie nietylko zajmującą lekturą, ale świetnym podręcznikiem myśli morskiej dla młodzieży. Wydawnictwu, które w dzisiejszych warunkach — w tak krótkim czasie zdobyło się na jej wydanie, zajmując pierwsze miejsce wśród relacyj z podróży „Daru Pomorza", należą się rzetelne słowa uznania i wdzięczności społeczeństwa.

Tak oto w piętnastym roku dostępu Polski do morza sprawdziły się piękne słowa jednego z pierwszych morza pionierów, poety, żołnierza i yachtsmana — generała Maryusza Zaruskiego:

Na świata stron cztery,
Po setki—set lat...
My polskie bandery
Wzniesiemy nad świat.

INŻ. JULJAN GINSBERT
Członek Rady Głównej i Zarządu
Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Warszawa, w październiku 1935 r.

ROZDZIAŁ PIERWSZY

DROGA OBRANA

Któż z nas, gdy miał lat dziesięć lub dwanaście, nie czytał z zapartym oddechem Robinsona Kruzoe, przygód żeglarzy i podróżników? Czyjej wyobraźni nie pociągała potęga bezkresnych wód oceanów, wielkość spiętrzonych fal, jak 4-ro piętrowe kamienice, i lądów nieznanych, zamieszkanych przez nagich, czarnych ludzi? Któż nie widział oczami wyobraźni kolorowych papug, w gęstwinie liści bananów, kokosowych palm? Któż nie widział wysp, wyrastających z lustra wód pod promieniami gorącego słońca?

Zawsze pragnąłem zobaczyć morze i nareszcie marzenia moje spełniły się. Przyjęto mnie w 1933 roku na harcerski kurs żeglarski, który odbywał swe ćwiczenia w Gdyni.

Wprawdzie Bałtyk przybrzeżny nieco odmiennie wygląda, niż wyczarowane w wyobraźni morza południowe, ale spokojnej potęgi i majestatu nikt nie może mu nie przyznać.

Ten miesięczny pobyt nad morzem zdecydował o moim losie: postanowiłem zostać marynarzem. Tem więcej, że o znaczeniu morza dla Polski słyszałem, i czytałem często, że wielkie mocarstwa potęgę swą zawdzięczają żeglarzom, zdobywcom kolonij, utrata zaś w swoim czasie przez Polskę morza była niepowetowaną szkodą.

Ale dziś znów przed nami otwierają się wrota do wszystkich części świata, możemy dotrzeć do najodleglejszych ludów i lądów. Nam, młodym polskim marynarzom, przypada ten zaszczyt, że będziemy pionierami żeglugi polskiej, bo chociaż szkoła wypuściła już poważny zastęp żeglarzy, tem niemniej jesteśmy jeszcze w pierwszych szeregach.

Droga obrana. Trzeba tylko na drugi rok zdać egzamin do Szkoły Morskiej w Gdyni.

Jeszcze rok nauki w gimnazjum, jeszcze miesiąc dodatkowego ślęczenia nad matematyką, fizyką i chemją, a „z boską pomocą" czytam swoje nazwisko na liście kandydatów, przyjętych do szkoły.

Trochę nieswojo czujemy się na ulicy w naszych pięknych mundurach, mało różniących się od mundurów oficerów marynarki, a czasem nawet krępuje nas, gdy jakiś żołnierz „wali w dach", myśląc, że salutuje oficera, ale przywykamy prędko; powodzenie ludzi psuje...

Tegoroczni nowoprzyjęci uczniowie wygrali los na loterji, gdyż nasz szkolny okręt „Dar Pomorza" wyrusza po raz pierwszy w dziejach Polski w podróż naokoło świata.

PRÓBA BAŁTYCKA

Nasi przełożeni jednak wpierw muszą zbadać, kto z nas umie słuchać rozkazów, kto nadaje się do zawodu żeglarskiego i trudów morskiej podróży.

W tym celu wyruszamy na miesięczną próbną jazdę po Bałtyku. Przez ten czas poznajemy nasz okręt, który odtąd ma być naszym domem, przyswajamy sobie techniczne nazwy części okrętu, olinowania, żagli, wogóle wzbogacamy nasz język całą masą nieznanych na lądzie wyrazów.

Bałtycką próbę naogół wytrzymaliśmy dobrze, (tak zwana „morska choroba" nie bierze się w rachubę), a ponieważ od wyjazdu w podróż naokoło świata dzieli nas jeszcze kilka dni, doprowadzamy nasz okręt do porządku.

PRZYGOTOWANIA DO ODJAZDU

Porządek na okręcie musi być gruntowny. Każdy guzik, każde kółko mosiężne musi błyszczeć, każda najmniejsza plamka rdzy musi być starta, każdy żagiel sprawdzony.

Statek nasz jest utrzymywany stale w idealnej czystości, jest to podobno najpiękniejszy żaglowiec tego typu na świecie, warto go więc pielęgnować. Zresztą porządek na lądzie jest kwestją kultury, na morzu — może się stać kwestją życia.

Dwa dni, dzielące nas od wyjazdu, mamy częściowo wolne, pozostawione na pożegnanie się z rodzinami, z czego wszyscy chętnie korzystają. Zrzu-

camy nasze drelichy, zmieniamy wygląd majtków na wygląd eleganckich „oficerów" i niktby nie posądził nas, że niedawno szorowaliśmy pomosty, malowaliśmy kadłub i czyściliśmy mosiądz.

W przeddzień wyjazdu, wieczorem, wzięliśmy udział w przyjęciu pożegnalnem w gmachu szkoły.

Już sam gmach szkoły robi imponujące wrażenie dzięki marmurowym schodom, kolumnom, celowemu rozplanowaniu urządzeń, wskazującemu na to, że najnowsze zdobycze techniki budowlanej zostały tu zastosowane.

Szkoła jest jednym z tych reprezentacyjnych gmachów, które są niespodzianką dla cudzoziemców, odwiedzających Polskę.

Po raz pierwszy siedzieliśmy w gronie wysokich urzędników państwowych, wojskowych wyższej rangi, słuchaliśmy ich przemówień, a samo to już do czegoś zobowiązuje.

Miło to jest być na bankiecie, znacznie milej, niż myśleć, czemu się równa sinus lub kosinus, spokojnie posługiwać się nożem i widelcem, a w odpowiedniej chwili krzyknąć „Niech żyje!".

Nareszcie nadszedł dzień wyjazdu, dzień 16 września 1934 r. Słoneczny piękny ranek ozdobił naszą uroczystość swojem złotem światłem. Na tle błękitnego nieba i morza pięknie rysuje się nasz biały okręt z misterną siatką wiązań i drabinek. Tłum ludzi na wybrzeżu, rodzice i krewni na okręcie. Wiązanki kwiatów, które otrzymają w ostatniej chwili odjeżdżający.

Nastrój uroczysty. Matki często posługują się chustkami do nosa. Uczniowie i kandydaci ustawieni w szyku, rozwiniętym na pokładzie.

Uroczystość rozpoczęła się o godzinie 9-tej przemówieniem Dyrektora Szkoły Morskiej p. Komandora Mohuczego, który w serdecznych słowach pożegnał nas, życząc szczęśliwej drogi. Następnie odczytał nam list z życzeniami, nadesłany przez b. Min. Przemysłu i Handlu p. Generała Zarzyckiego.

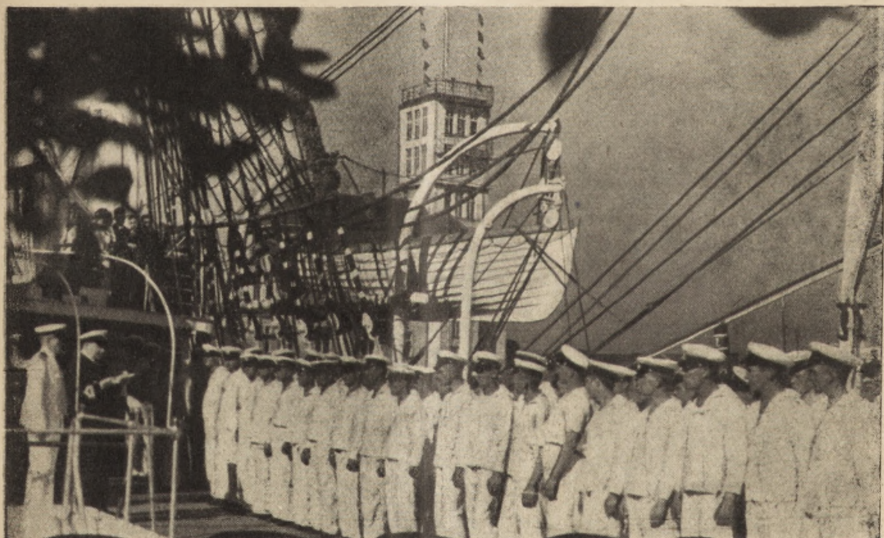


PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA W GDYNI

Tymczasem na wybrzeżu przed dworcem morskim, przy którym był przycumowany „Dar Pomorza", zgromadzili się przedstawiciele władz i sfer

gospodarczych w oczekiwaniu na p. Ministra Przemysłu i Handlu, H. Floyar-Rajchmana, który przybył o godzinie 9-tej 55 min.

Po przywitaniu się z przedstawicielami władz, Pan Minister wkroczył na okręt, odebrał raport od Komendanta statku, kpt. Maciejewicza, i przeszedł przed frontem naszej kompanji.



PRZEMÓWIENIE P. KOM. MOHUCZEGO, DYREKTORA SZKOŁY MORSKIEJ

O godzinie 10-tej rozpoczęło się nabożeństwo.

Na pokładzie urządzono ołtarz. Wśród zieleni dwa wiosła, skrzyżowane na tle orła, koło ratunkowe, oparty o nie obraz Matki Boskiej — stanowią dekorację ołtarza.

Zamiast organów — orkiestra marynarzy.

Po mszy i krótkiem kazaniu okolicznościowem przemówił P. Minister Rajchman:

„Za chwilę „Dar Pomorza“ rozwinie żagle. Wyruszy on w roczną podróż, w ciągu której opłynie cały glob ziemski, przebędzie trzy oceany, wiele mórz, przemierzy dalekie szlaki żeglowne i odwiedzi liczne porty w czterech częściach świata. Będzie to w dziejach bandery polskiej pierwsza podróż morska dokoła świata.



MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU, HENRYK FLOYAR-RAJCHMAN

„Niech każdy z was, uczniowie szkoły morskiej, zda sobie sprawę z doniosłości tej uroczystej chwili, niech pamięta, że idziecie na nowe drogi i tereny, które dotychczas leżały dla nas odłogiem. Niech każdy z was będzie dumny z honoru, jaki mu przypadł w udziale. Wiecie z nauki historji, poznawaliście z podręczników i opowieści, jak to w dziejach

Polski, od zamierzchłej przeszłości, liczne pokolenia w ciągu wieków walczyły o utrzymanie wyjścia na morze. Wy, którzy już niedługo na waszym pięknym statku, pod rozpiętemi żaglami, rozpoczniecie pracę nad opanowaniem żywiołu, znajdźcie chwilę, aby, spoglądając ku brzegom ojczystym, zrozumieć to pasmo dziejów, widziane z morza oczami i sercami marynarzy.

„Polska przez wiele stuleci była wałem ochronnym dla krajów cywilizacji Zachodu. Losy dziejowe stale odwracały nasze siły od północy, od brzegów morza. Fale licznych najazdów, które groziły stratowaniem cywilizacji zachodniej, załamywały się na polskiem przedpolu. Na ziemiach polskich po wielekroć rozkruszyły się w proch najpotężniejsze armje wschodu, pod siłą oręża polskiego padały zastępy niezwyciężonych, wspaniałych na owe czasy wodzów świata muzułmańskiego. Walczyliśmy ze światem silnym, który stał wówczas u szczytu potęgi. W tym czasie Zachód, bezpieczny w podstawach swego dziejowego bytu, mógł swobodnie kierować swe siły ku opanowaniu dalekich krajów zamorskich, wówczas jeszcze dziewiczych i łatwo dostępnych dla każdej inicjatywy i każdej siły.

„Oto jest obraz dziejów, który, widziany przez was od strony morza, w wędrówkach waszych po dalekich szlakach i krajach najsilniej powinien wryć się w wasze serca i umysły. Obraz ten da wam głęboką perspektywę waszych obowiązków i honoru w służbie dla bandery polskiej. Jesteście bardziej pionierami, niż ktokolwiek z waszych rówieśników.

Musicie bowiem wraz z banderą polską odrabiać wielką lukę w historji. Wam, kadrom, szeregom pracowników morza i polskiej floty handlowej, wypada w zdwojonem tempie szukać w żegludze świata przyszłości i miejsca dla bandery polskiej.

„Pamiętajcie więc, że winniście nauce żeglugi poświęcić cały swój czas, zdolności i siły. Uczcie się metod i energji pracy innych narodów morskich. Wykorzystajcie każdą sposobność dla pogłębienia fachowej wiedzy żeglarskiej. Tego żąda od was wysoki obowiązek waszego zawodu. A nadewszystko wymagam od was nauki karności i dyscypliny. Kto chce rozkazywać na lądzie, w powietrzu czy morzu, musi przedewszystkiem nauczyć się słuchać. Karność na statku jest zespolonym warunkiem hartu, umiejętności walki z żywiołem morskim, który ma stać się waszym światem.

„Bohaterstwem jest spełnić obowiązek w doniosłych godzinach, kiedy w boju ważą się losy Ojczyzny. Wysokim zaszczytem i obowiązkiem życia od lat najwcześniejszych jest pełnić najcięższą nawet i choćby smutną służbę. Uczcie się więc służby codziennej na waszym pięknym statku. Jest on przecież cząstką waszej Ojczyzny, która uniesie was w świat z powiewem polskiej bandery.

„Nie będziecie sami na przestworzach morskich. Patrzą na was dziś i patrzeć będą aż do szczęśliwego powrotu waszego nietylko oczy najbliższej rodziny — rodziców, braci, sióstr, kuzynów i kuzynek i wszystkich istot, które, im dalej będziecie od lądu, tem częściej śnić się wam będą. Spoglądać

będą ku wam z gorącemi uczuciami wszyscy, tak wielką bowiem jest rodzina marynarza, płynącego w daleki świat pod odrodzoną banderą polską.

„Bądźcie dumni, że wypadło wam być uczestnikami pierwszej polskiej podróży morskiej dokoła świata.

„Dyrektorowi szkoły dziękuję za przygotowanie statku do podróży. Kapitanowi statku, oficerom i załodze oraz uczniom życzę dobrej drogi i pomyślnych wiatrów.

„Żegnając ziemię ojczystą, wznieście, młodzi przyjaciele, okrzyk na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Wielkiego Twórcy Państwa, Marszałka Piłsudskiego".

Po przemówieniu p. Ministra Floyar-Rajchmana, orkiestra marynarki wojennej odegrała hymn państwowy. Następnie zostały wysłane depesze hołdownicze do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego.

ROZDZIAŁ DRUGI

WYJAZD NA MORZE

O godz. 11.30 zadrgały motory i „Dar Pomorza“ majestatycznie odbił od brzegu. Orkiestra gra „Pierwszą Brygadę“, powiewają chusteczki zebranej tłumnie na brzegu publiczności.

Okrętowi naszemu towarzyszy do wyjścia z portu okręt wojenny „Kujawiak“ i trzy hydroplany, które rzuciły na pokład „Daru Pomorza“ życzenia szczęśliwej drogi.

Na kilku statkach pomieścili się znajomi i rodziny odjeżdżających i towarzyszą ztyłu „Darowi Pomorza“. Ale chociaż nieduża odległość dzieli nasze statki, trudno odszukać wzrokiem swoich bliskich, w wymachującym rękami tłumie.

Po wyjściu z portu Pan Minister Rajchman ze swem otoczeniem jeszcze raz przepłynął motorówką koło lewej burty „Daru Pomorza“, aby pożegnać nasz statek. Oficerowie i uczniowie, ustawieni wzdłuż burty, owacyjnie pożegnali Pana Ministra.

Jeszcze przez pewien czas widać Gdynię i powracające statki, wreszcie zosta emy sami. Nad nami pogodne niebo, pod nami ciemnozielona woda. Proszę tylko nie wyobrażać sobie nas w roli pasażerów, jadących „Panem Tadeuszem" do Mło-



AR POMORZA" WYRUSZA PODRÓŻ NAOKOŁO ŚWIATA

cin, mamy za sobą już miesiąc praktyki i przydzieloną służbę. Mnie przypadła w chwili wyjazdu okrętu służba na sterze.

NASZA TRASA

Jest nas tutaj 58 nowoprzyjętych kandydatów, 11 uczniów, którzy w zeszłym roku już odbyli podróż do Brazylji i Afryki, 4-ch instruktorów, 3 praktykantów, 20 ludzi z załogi i służby, kapitan i 10 oficerów, razem 107 osób (w tem lekarz i ksiądz).

Droga nasza prowadzi przez Kopenhagę — Kanał La Manche — Atlantyk — Wyspy Kanaryjskie (port St. Cruz) — Haiti (port St. Domingo) — Kanał Panamski (porty Colon i Panama) — Wyspy

Hawajskie na Oceanie Spokojnym (port Honolulu)— Japonja (porty Jokohama, Kobe, Nagasaki) — Chiny (Szanghaj, Hong-Hong) — Indje Holenderskie (port Singapore) — Ocean Indyjski (Batawia Jawa) — Durban (w południowej Afryce) — i znowu Atlantyk (Św. Helena), a stąd już do Gdyni, o ile nie zatrzymamy się w Anglji.

Już na drugi dzień mieliśmy na statku wydarzenie. Na dnie okrętu znaleźliśmy 14-letniego chłopca, żądnego przygód amatora podróży na gapę. Był całkowicie wyczerpany brakiem wody. W każdym innym wypadku dostanie się na okręt nie byłoby możliwe ze względu na warty, tym jednak razem tak wiele osób postronnych wchodziło na okręt, że mógł przejść w towarzystwie dorosłej osoby, posiadającej zaproszenie. Po udzieleniu mu pomocy lekarskiej, chłopiec został odesłany z Kopenhagi przez nasz konsulat do Polski.

Statek nasz zasadniczo posługuje się żaglami i przy dobrym wietrze sunie lepiej, niż niejeden parowiec. Pod żaglami również kołysanie jest mniejsze, zwłaszcza na długiej fali. Zato na krótkiej fali i pod motorami statek chybocze się i drży.
19 września będziemy w Kopenhadze.

KOPENHAGA

20 września o godz. 13-tej nasz odwach wychodzi na ląd. Na molo czeka już na nas autokar, przy pomocy którego zwiedzimy miasto, a potem pojedziemy do kawiarni uporządkować wrażenia.

Kopenhaga jest stołecznem miastem Królestwa Duńskiego i leży na wschodnim brzegu wyspy Zelandji nad Zundem, oddzielona wąską cieśniną od wyspy Amak. Fundamenty Kopenhagi zostały założone w XII-tym wieku, a w XIII-tym otrzymała ona prawa miasta. W wieku XV-tym została miastem królewskiem. Miasto to, choć tak odległe i odmienne od naszej Warszawy, posiada jednak pewien związek z nią, zawiera bowiem specjalne muzeum pamiątek i wiele pomników dłóta sławnego rzeźbiarza Thorwaldsena, twórcy pomnika ks. Józefa Poniatowskiego i Kopernika.



TARA I NOWA KOPENHAGA O LEWEJ STRONIE — NOWOZESNY WSPANIAŁY „PALACE HOTEL" A PO PRAWEJ — STARY RATUSZ

Niestety, z powodu spóźnionej godziny nie mogliśmy zwiedzić zabytków, zato wchłaniamy ciekawie charakter miasta, któreby można nazwać miastem rowerów. Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że nigdzie na świecie niema takiego ruchu rowerowego, jak na asfaltowych ulicach Kopenhagi. Kobiety z koszami, pensjonarki, robotnicy, wogóle

cała ludność posługuje się rowerami. Zauważyłem jednak, że rower nie jest otaczany, jak u nas, pewną troskliwością, właściwą amatorom sportu, a jest używany jako środek komunikacyjny. Wszystkie rowery zniszczone, niestarannie utrzymane, emaljowane na czarno, stoją całemi sznurami przy chodnikach, lub na stojakach pod ścianami. Nikt ich nie pilnuje i niema wypadku kradzieży.



MUZEUM THORWALDSENA W KOPENHADZE

Natomiast samochody uderzają swoją wysoką klasą i starannem utrzymaniem.

Samo miasto odznacza się niezmierną czystością, posiada piękne place i skwery oraz nieporównanej gładkości jezdnie. Podobno w XVIII-tym wieku Kopenhaga była dotknięta wieloma pożarami, a w 1801 roku silnie zbombardowana przez Anglików, którzy tu stoczyli z Duńczykami wielką bitwę morską.

Do godziny 20-tej włóczymy się po mieście, a potem udajemy się na molo, skąd motorówka zawiezie nas na statek.

Po przybyciu na statek przebieramy się w drelichy i stajemy zaraz do roboty, gdyż p. Komendant



ULICA W KOPENHADZE. ROWER — TO NAJCZĘSTSZY ŚRODEK LOKOMOCJI

Maciejewicz nie chce wyjeżdżać w piątek, przeto ruszymy przed północą, to znaczy przed piątkiem.

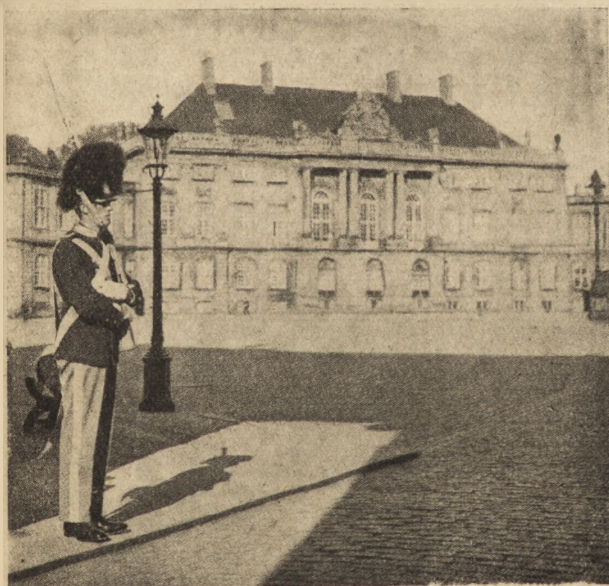
KOPENHAGA — ST. CRUZ

Burza

Z portu wychodzimy pod motorami, potem rozwijamy żagle i pod żaglami dojeżdżamy do Ska-

gerraku. Tu jednak zakotwiczamy się, gdyż radjotelegraf sygnalizuje burzę na Morzu Północnem.

Rano, po zbiórce do bandery, p. Komendant Maciejewicz odczytał radjotelegram, który został nam przesłany przez Pana Prezydenta jako odpowiedź na naszą depeszę.



PRZED PAŁACEM KRÓLEWSKIM W KOPENHADZE

Po dwudziestoczterogodzinnym postoju podnieśliśmy kotwicę i znów ruszyły motory. Deszcz leje, wiatr silny dmie, trudno utrzymać się na nogach, statek pochylony o 15° na bok. Przy sterze dwóch ludzi ledwie daje sobie radę, podczas gdy normalnie jeden niewiele ma roboty.

Fala tak duża, że przelewa się przez dziób statku, woda kluzami (otwory do łańcuchów) wchodzi na pokład, tak, że czasami stoi się po kolana w wodzie.

A nad tem wszystkiem słychać miły głosik Komendanta, który możnaby chyba usłyszeć w promieniu 10 km: „Precz z fok-żaglem“.



„DAR POMORZA" POD ŻAGLAMI

Zrobiłem odkrycie, że mokre rękawice można doskonale zastąpić onucami, które również mogą być użyte jako szalik.

Przejazd przez Morze Północne i Kanał Angielski dał się nam we znaki. Wiatr naogół niepomyślny, fala duża, częste zwijanie i rozwijanie żagli, a co najgorsze, zauważyliśmy, że nie posuwamy się naprzód.

Podziwiam kolory morza, taka jest ich różnorodność i trudno jest je określić. Czasami morze jednego koloru, to znów w pasy, to znów w płaty



FRAGMENT PRACY NA ŻAGLOWCU

ciemne i jasne, w zależności od światła i chmur. Pogoda ciągle fatalna, statek stale pochylony na jedną burtę, tak, że zupa wylewa się z talerzy, a noże, widelce i łyżki wylatują z szafek.

Dnia 28 września niebo się nareszcie wypogodziło i zaświeciło słońce. Wiatr zmniejszył siłę.

Może ktoś z czytelników byłby ciekawy, co wypełnia życie na statku, — powiem krótko.

Przedewszystkiem — gotowość organizacyjna, która wykluczałaby jakikolwiek zamęt na wypadek alarmu, próby stawania na stanowiskach przy rozwijaniu żagli, próbny alarm szalupowy, próbny alarm pożarowy, próbny alarm „człowiek za burtą“, służba na oku, na sterze, zwijanie i rozwijanie żagli, służba w umywalni, szorowanie piaskiem pomostów, ławek, cerowanie i pranie drelichów i skarpetek, częste przeglądy szafek, czystości osobistej i czystości drelichów, a oprócz tego nauka żeglarstwa, matematyki, języków i czytanie.

Dziś p. kpt. Maciejewicz zakomunikował nam wesołą nowinę, że włosy będziemy mogli zapuścić przed przyjazdem do Japonji.

30 września z racji niedzieli odbyło się pierwsze nabożeństwo. W międzypokładzie usunęliśmy stoły, a zostawiliśmy tylko ławki. Przy lewej burcie ustawiliśmy ołtarz, przed którym zasiedli oficerowie, uczniowie, kandydaci i załoga.

Jedzenie w święta też ma swój charakter świąteczny, a cały dzień wolny, z wyjątkiem tych godzin, w których się pełni służbę.

Dzisiaj pierwszy raz zauważyliśmy trzy delfiny, które płynęły koło dziobu.

Niedzielę tę spędziłem na słuchaniu gramofonu i cerowaniu skarpetek. Musiałem zdolności w tym kierunku odziedziczyć po prababce, gdyż sam podziwiam swoją robotę.

Pogoda znów jest fatalna, wiatr wieje porządnie, deszcz pada. Liny trzeba luzować, bo pod działaniem deszczu kurczą się.

3 października o godz. 4-tej rano mijamy Dower. Po wieczornej modlitwie Komendant odczytał nam radjotelegram od Pana Marszałka z życzeniami dla nas. Depesza przeszła najpierw przez szkołę, potem przez Cherbourg, który nadał ją na statek.

4 października znowu mamy sztorm z deszczem, nie posuwamy się naprzód, w fok-żaglu zrobiła się dziura. Deszcz tak tnie w twarz, że oczu otworzyć nie można. Idziemy całą siłą motorów, a jednak posuwamy się tylko jedną milę angielską na godzinę. Nocą wywiesiliśmy dwa czerwone światła, jedno nad drugiem, co według prawa morskiego oznacza, że nie odpowiadamy za swoje ruchy.

5 października o szóstej rano stanęliśmy na kotwicy około Dungeneness.

Dnia 6 października o 5.30 rano puszczamy motory, aby wydostać się na Atlantyk.

Wreszcie 8 października o północy minęliśmy latarnię morską Lisard, t. zn., że wyszliśmy na pełne wody Atlantyku.

9 października dostałem zastrzyki przeciw durowi, czerwonce i cholerze. Zastrzyki zaczynają mnie „rozbierać“, idę przeto do przedziału, przeznaczonego dla chorych. Nie wstaję też o godz. 0 na służbę, a dopiero o 7.30.

10 października — pogoda piękna, słońce dogrzewa. Po drodze spotykamy całą masę kutrów rybackich, które doczekawszy się pięknej pogody, wyszły na połów. Pod wieczór głowa przestaje mnie boleć, a o godzinie 20-tej idę na wachtę.

Minęliśmy już zatokę Biskajską i za 4 do 6 dni będziemy na Wyspach Kanaryjskich.

Pogoda teraz dopisuje nam stale, jesteśmy w strefie passatów, t. j. wiatrów o stałym kierunku, dlatego też sterowanie stało się bardzo łatwe. Woda w oceanie posiada tutaj kolor ultramaryny.

15 października minęliśmy Maderę. Słońce świeci bardzo mocno. Gdyby nie opóźnienie nasze, możebyśmy wstąpili do Funchalu, aby spotkać się z belgijskim szkolnym statkiem „Mercatorem", który posuwał się w odległości 60 mil morskich od nas.

16 października o godz. 17-tej minęliśmy wyspy Bezludne.

ROZDZIAŁ TRZECI

TENERIFA

Dnia 17 października o 11 rano wyłania się z za mgły wyspa Tenerifa. Granitowe jej wzgórza o stromych zboczach wpadają ostro w morze, a między dwoma wzgórzami leży pełna malowniczości dolina, w której rozsiadło się miasteczko Santa Cruz.

Przygotowujemy się do wjazdu do portu. Zwijamy żagle, a na maszt wyciągamy małe chorągiewki, które w odpowiednim układzie oznaczają zdania. Wzywamy tym sposobem pilota.

Pilotem bywa zazwyczaj stary marynarz, były oficer statku, który wprowadza okręt do portu i jest poniekąd za niego odpowiedzialny.

Po zarzuceniu kotwicy, podnieśliśmy na przedni maszt banderę hiszpańską (uprzejmość morska) i, narazie nie wychodząc na ląd, wzięliśmy się do roboty, której nie brakło. Dopiero nazajutrz po obiedzie ubieramy się w mundury i wychodzimy na miasto.

Ulice Santa Cruz są bardzo wąskie, domy przeważnie dwupiętrowe, malowane na różne kolory. Często widzi się rozpadającą się ruderę obok pięknej willi. Kobiety w czarnych sukniach i czarnych koronkach na głowie, prawdopodobnie miejscowa inteligencja, robotnicza bowiem klasa lubuje



MIASTECZKO SANTA CRUZ
NA WYSPIE TENERYFIE

się w jaskrawych i pstrych kolorach. Hiszpanie są o tyle leniwi, o ile krzykliwi, to znaczy, o ile nic nie robią, o tyle dużo krzyczą.

Codzienny obrazek uliczny — to osioł, obładowany po obu bokach towarami. Kobiety i mężczyźni noszą kosze z towarami na głowach.

Ponieważ wyspy są wolnocłowe, można tu spotkać towary różnego pochodzenia: niemieckie, francuskie, amerykańskie, ale najwięcej jest towarów japońskich po bardzo niskich cenach.

PO STAREJ ZNAJOMOŚCI

Wczoraj, ledwie przybiliśmy do portu, zjawili się dwaj polscy żydzi z japońskiemi towarami, wyrażali wielką radość z przybycia polskiego okrętu, lecz jak się później okazało, na niektórych towarach po starej znajomości nas oszukali.

19 października do St. Cruz przybył belgijski szkolny statek „Mercator", który nas gonił od kilku dni. W godzinę po przybyciu jeden z oficerów naszych złożył wizytę na „Mercatorze", a następnie belgijski oficer rewizytował nas na „Darze Pomorza".

ZWIEDZAMY DOLINĘ OROTAWY

Po odjeździe belgijskiego gościa jedziemy na ląd na zapowiedzianą wycieczkę w dolinę rzeki Orotawy, najpiękniejszej doliny świata, jak podają podręczniki geograficzne.

Lokujemy się w dwóch autobusach i pod opieką pierwszego oficera i doktora jedziemy z szybkością 50 km wzdłuż łańcucha górskiego, ciągnącego się wpoprzek wyspy.

Mijamy miasteczko La Laguna, zabudowane willami wpośród pięknych ogrodów, dokąd zamoż-

niejsi mieszkańcy St. Cruz wyjeżdżają podczas upalnych miesięcy.

W oddali widać wysokości 3.400 m wygasły wulkan Pico de Teide.

Jedziemy między plantacjami winogron i bananów. Ale wkrótce widok się zmienia, jedziemy przez



AN PICO DE TEIDE NA WYSPIE TENERYFIE

tereny wyschnięte, gdzie jedyną roślinność stanowią kaktusy.

Z gór roztacza się piękny widok na brzeg morski na kilkadziesiąt kilometrów długości. Góry stanowią jedną wielką plantację bananów, przez którą przebiega wielka sieć betonowych kanałów nawadniających o zbiornikach po 40—50 tonn wody.

Droga wije się raz między górami, to znów po zboczu góry nad dolinami. Przejeżdżamy około wielkiego zbiornika na wodę i z wysokości 40 m widzimy stada złotych rybek w przezroczystej jak szyba wodzie.

Nareszcie przyjeżdżamy do najpiękniejszej zatoki świata „Puerto de St. Cruz“. Trochę jesteśmy rozczarowani. Niedobrze jest cośkolwiek chwalić



PLANTACJE BANANÓW WYSPIE TENERYFIE. Z LEV STRONY WIDAĆ BETONO KANAŁ NAWADNIAJĄCY

przedwcześnie. Zatokę szpecą domki z restauracjami i autostrada, oprócz tego powietrze przesiąknięte jest zgnilizną, którą wiatr niesie z namulonego brzegu. Na brzegu leżą wyschnięte gąbki, z których jedną zabieram na pamiątkę. Po godzinnym pobycie, wracamy już inną drogą. Szosa czepia się zbocza góry, w której wykute są mieszkania, a otwory drzwi wychodzą ze ściany górskiej na szosę.

Po przyjeździe do St. Cruz jeszcze jakiś czas włóczymy się po mieście i wreszcie wracamy do domu, to jest na statek.

Dnia 20 października jestem wyznaczony bosakowym. Mam za zadanie nie dopuścić do rozbicia się szalupy o molo i utrzymywać ją „w kwitnącym stanie", jak mówi pierwszy oficer kpt. Meissner.

Po wczorajszej wycieczce dzisiaj mam służbę, przeto żadnych nowych wrażeń z lądu nie będzie. W najlepszym razie będą to wrażenia kolegów, którzy dziś wyjdą na ląd. Wieczorem z kolegami,



RNIKI Z WODĄ W GÓ-
H NA WYSPIE TENERYFIE,
ĄCE DO NAWADNIA-
PLANTACYJ BANANÓW
I WINOGRON

powracającymi z miasta, przyjechał Polak, mieszkający tutaj od 20 lat. Przyjęliśmy go serdecznie, nasz rodak rozpłakał się z rozrzewnienia. Dopiero na obczyźnie można zrozumieć, jak silne jest przywiązanie do kraju ojczystego, języka i rodaków.

My, na szczęście, nie czujemy się nigdzie ani opuszczeni, ani słabi. Wieziemy ze sobą część swojej ojczyzny, jest nas garść spora i to niebylejakich zuchów (oczywiście, przez wrodzoną skromność, siebie do nich nie zaliczam).

22 października o godzinie 15.45 zdejmujemy cumy z beczki i podnosimy kotwicę. Żagle zwinięte, idziemy pod motorami.

Po wyjściu z portu widać wyraźnie wyspę Gran Canaria, najważniejszy punkt handlowy wysp Kanaryjskich. W pogodny dzień widać ją także z St. Cruz.

NA PEŁNEM MORZU

Znów rozpoczyna się normalny tryb zajęć okrętowych na pełnem morzu. Urozmaicenie wniosło stado latających ryb, które poderwały się z wody przed dziobem statku i przeleciały w powietrzu 10—20 m. Podobno ukazał się także rekin, ale prędko zniknął.

28 października. Po sześciu dniach podróży, ukazuje się nam na horyzoncie wyspa Św. Wincentego, która nie była wzięta pod uwagę w planie naszej podróży. Ponieważ jednak wejście do portu w St. Domingo jest za płytkie dla naszego statku, zawiniemy prawdopodobnie do portów Mindello i Martynika.

Dzisiaj wypadają imieniny naszego I-go oficera (Tadeusza), dlatego też, gdy po podniesieniu bandery wyszedł do nas I-szy oficer przyjąć życzenia, rzuciliśmy go kilka razy do góry z okrzykami: „Niech żyje nam 100 lat“. Zwyczaj ten jest przyjęty nawet w cywilizowanej Europie, a cóż dopiero tutaj w murzyńskim porcie Mindello.

Mamy podwójną uroczystość: imieniny i niedzielę, dlatego też dostajemy na obiad chłodnik, bardzo smaczne mięso i wreszcie po dwa pączki. Po obiedzie siadam do pisania listów.

Są między nami koledzy, którzy, będąc jeszcze o dwa tygodnie drogi od St. Cruz, już pisali listy z wrażeniami stamtąd.

Jeżeli chodzi o pocztówki do znajomych, to posiadamy tutaj zredagowany schemat takiej pocztówki, który służy do użytku ogólnego.

Pomimo, że wyspę Św. Wincentego było widać już o godz. 9-tej, to jednak kotwicę zarzuciliśmy dopiero o godz. 15.30.

Czas postoju został określony do godziny 11-tej dnia następnego. Żeby zdążyć zwiedzić miasto, zostaliśmy podzieleni nie na trzy, a na dwie grupy.

Zaraz po zarzuceniu kotwicy, otacza nas kilka łódek z murzynami, dla których przybycie okrętu, a zwłaszcza takiego jak nasz, stanowi wydarzenie niemniej ciekawe, jak dla nas zobaczenia ich portu.

Wyspa Św. Wincentego należy do Portugalji. Krajobraz od strony portu górzysty, pozbawiony wegetacji, o skałach, stromo spadających w morze. Miasteczko Mindello leży w kotlinie na środku wejścia do portu. Ulice wąskie, wykładane kamieniami o nierównych kształtach, ułożonych jednak tak, że tworzą bardzo równą nawierzchnię. Domy prawie wszystkie parterowe, bez okien, lecz o wysokich pułapach. Drzwi dzielą się na dwie połowy, górną i dolną, tak, że każdą zosobna można otwierać.

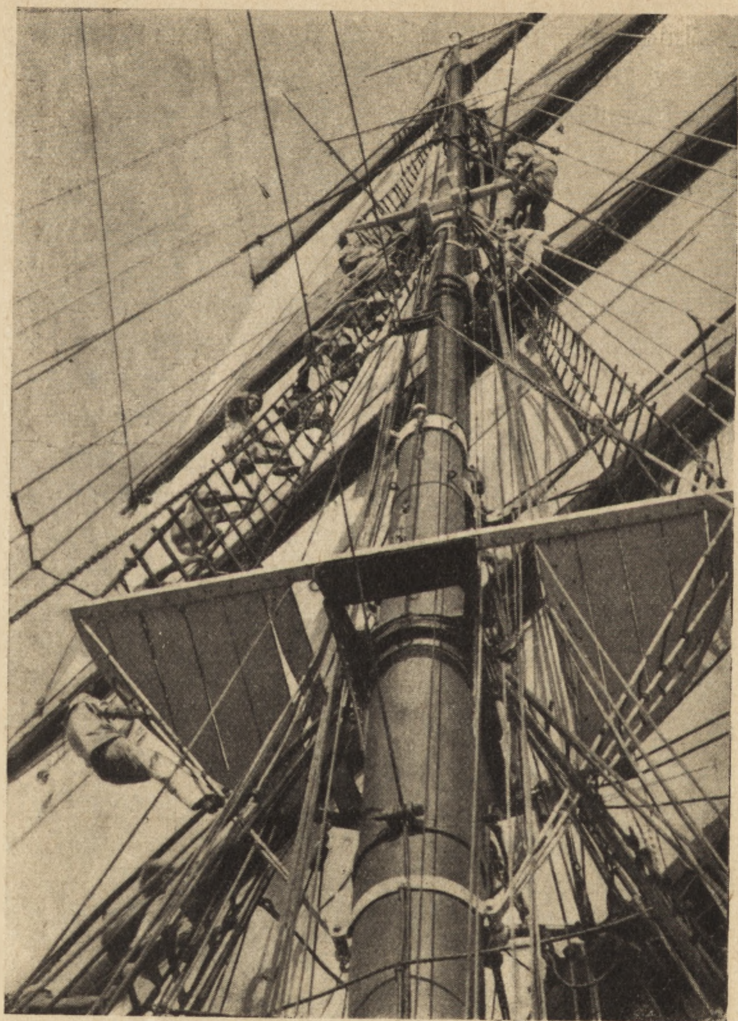
Ludność miejscowa składa się z 14 000 murzynów, przeważnie bardzo biednych. Jest tu Liceum, z którego uczniami zdołaliśmy wcale nieźle rozmówić się po francusku.

TRANZAKCJE HANDLOWE

Na wyspie tej odczuwa się brak bielizny, dlatego też nie mogliśmy się opędzić murzynom, którzy, podjechawszy pod iluminatory (okienka) okrętu, proponowali handel zamienny: naprzykład dawali nam 80 pomarańcz za koszulę lub trochę podarte spodnie płócienne. Gdyby tranzakcję taką proponował nam ktoś w Warszawie, sprawa byłaby prosta, ale tutaj — nie wiem, kto zrobiłby lepszy interes.

Ponieważ jednak jesteśmy marynarką handlową, dokonaliśmy kilkunastu tranzakcyj handlowych z tą różnicą, że nie zamiennych, lecz za gotówkę, nabywając koraliki z muszelek, torebki z nasion chleba bożego i tym podobne cenne przedmioty.

29 października o godzinie 11-tej podnieśliśmy kotwicę, biorąc kurs na Martynikę.



NA REJACH „DARU POMORZA"

ROZDZIAŁ CZWARTY

REKINY

30 października wstajemy o 7-mej rano i dowiadujemy się, że służbowa wachta złapała trzy rekiny. Jeden z nich, długości około 2 m, był t. zw. rekin błękitny, zwany także „tygrysem“ albo „ludożercą“. Napada on na ludzi, podczas gdy inne odmiany żywią się tylko rybami. Trudno opisać, ile to było pracy nad wydobyciem rekinów z wody, bo przecież nie mamy urządzeń do ich połowu.

Wszystkie złapane rekiny były samicami. Po rozpruciu jednej znaleźliśmy wewnątrz 43 młode rekinki.

Oczywiście każdy z nas oderżnął na pamiątkę kawałek skóry rekina, ostrej jak szmergiel i mocnej jak cholewa.

O godz. 8-ej rano obejmuję służbę, w czasie której mam polecone malować białą farbą wysoko na maszcie „stalówki“. Z góry widać bardzo dokładnie rekiny, krążące koło naszego statku, który tak

wolno się posuwa, że prawie stoi w miejscu. Patrząc zgóry na nie, ma się wrażenie, że to samoloty o długich, lecz dość szerokich kadłubach i o skrzydłach krótkich, a szerokich.

Dziś na kolację dostaliśmy mięso z rekina. Mięso to jest białe, miękkie, podobne do mięsa ryb, tylko że trochę za słone i ma specjalny jakiś kwaśny smak. Może nie było dostatecznie wymoczone, a może nasz kucharz miał dotychczas zbyt mało do czynienia z rekinami, dość, że niewielu było amatorów na tę potrawę.

W każdym razie wolę naszego poczciwego karpia na szaro z rodzynkami, niż najlepszego nawet rekina.

31 października. Płyniemy po Atlantyku jak po jeziorze. Woda jest zupełnie gładka. Jedynie w dużych odstępach czasu widać, jak powoli podnosi się i opada, niby pierś u spokojnie śpiącego człowieka.

CO ROBIMY?

Służba na okręcie idzie zwykłym trybem według planu, jedni uczą się, drudzy pracują.

Gdyby ktoś z czytelników był ciekawy, co robimy na okręcie, mogę to opowiedzieć po „marynarsku".

Otóż „brasujemy" żagle (zwracanie żagli prostopadle do kierunku wiatru).

Stawiamy i zwijamy żagle.

Przyszywamy żagle do rej.

„Szplajsujemy" liny (wplot jednej liny w drugą).

„Klarujemy“ liny na naglach (zwijanie lin na drewnianych kołkach).

Czyścimy mosiądz.

Opukujemy rdzę.

Szorujemy pokład.

Malujemy statek i t. d.

Myślę, że po tem krótkiem wyjaśnieniu już wszyscy wiedzą, co się robi na okręcie. Natomiast chciałbym opowiedzieć, co robiliśmy — w dniu 1 listopada, t. j. w dzień Wszystkich Świętych. Myślą przenosimy się do Polski pod wilgotne, chmurne listopadowe niebo. Widzimy tłumy ludzi w ciemnych zimowych paltach, idących w kierunku cmentarzy. A tutaj — upalny dzień, dokoła ocean bez kresu i tylko kalendarz przypomina, że to 1-szy listopad.

Z racji święta niema dzisiaj wykładów, a dzień ten spędzamy tak, jak niedzielę. A więc rano msza św., o 12-tej lepszy obiad, deser w postaci ciasteczek lub ciasta.

Podczas mszy statek zaczął się tak gwałtownie kołysać, że mszał spadł z ołtarza, a niewiele brakowało, żeby i kielich się przewrócił. Jednakże msza odbyła się do końca.

Pomimo naszych zajęć znajdujemy trochę czasu na sztuki piękne i sport. Jeszcze w Kopenhadze szkoła zakupiła jazz i po kilku dniach nasz zespół szkolny popisywał się swoją muzyką.

Wprawdzie kot okrętowy pod wpływem koncertu zaszył się w najgłębszą dziurę, ale byli i tacy, którzy głośno wyrażali pochwały.

Kiedyś znów, trzeci odwach, znany tutaj ze swego humoru, urządził przedstawienie cyrkowe. Na program złożyły się walki byków, kogutów, ujeżdżanie dzikich koni i t. p. produkcje, którym towarzyszyły śmiechy i wrzaski.

W połowie programu przyszedł popatrzeć na przedstawienie nasz ksiądz, wskutek czego odpadł interesujący numer, zatytułowany „Tańce własnego układu".

Dnia 2 listopada pomimo, że są Zaduszki, jednak nie świętujemy. O 8-mej rano wstajemy na służbę, podczas której mam paskudną robotę, gdyż robię „wyblinki na wantach krojca" (poprzeczki na drabince). Są one przesycone smołą i ręce się od nich lepią.

Po obiedzie o godz. 13-tej mamy wykład języka niemieckiego, sygnalizację Morse'a i wypracowanie polskie: „Moje wrażenia na morzu".

CZŁOWIEK ZA BURTĄ

Ledwie skończyliśmy lekcje, zrobiono nam „alarm", a podczas zbiórki I-szy oficer wyjaśnił, jakie czynności ma każdy odwach przy alarmie „człowiek za burtą".

Podczas takiego alarmu, oprócz naszych trzech odwachów, utworzonych z kandydatów, jest czynny także „czwarty odwach", do którego wchodzą: stała załoga, doktór, ksiądz, profesor języków, prowiantowy, prócz oficerów.

W 5 minut po wyjaśnieniach komendant krzyczy: „Człowiek za burtą z lewej strony". Postawiliśmy statek „w dryf" (tak, aby nie zwijając żagli, nie posuwał się naprzód, chociaż wiatr wieje), a kilku z odwachu służbowego zajmuje szalupę i po spuszczeniu jej na wodę spieszą po rzucone na wodę koło ratunkowe, które wyobraża człowieka. Alarm udał się dobrze.

„SZLEPERMAN"

Dnia 3 listopada o godzinie 4-tej rano budzą nas na służbę i dowiadujemy się, że jednemu z nocnej zmiany, z tych, co się uważają za zuchów, ukazał się „Szleperman" (duch, straszący marynarzy).

Trzeba wiedzieć, że marynarze są przesądni, czemu trudno się dziwić, gdyż w tym zawodzie, gdzie obcuje się z naturą, pełną grozy, wiele zależy od szczęścia lub przeznaczenia. Zdobycze techniki, choć wielkie, stają się małe i słabe, gdy żywioł chce pokazać swoją siłę.

Do takich duchów, zwiastujących nieszczęście, według przesądów marynarzy, należy „Szleperman".

Tak się chłop tym „Szlepermanem" przeraził, że uciekł z posterunku do swojego oficera, cały wystraszony i blady, mówiąc, że boi się stać na „oku" (na dziobie statku).

Tymczasem okazało się, że jeden z pierwszego odwachu wszedł na reję, opuścił się po linie na żagiel i na tle żagla doskonale wyobrażał „Szlepermana", tak, jak o nim opowiadają marynarze.

Rano, nasz „zuch“, gdy wstał, był jeszcze drżący i zdenerwowany.

Dziś miałem sposobność przyjrzeć się dokładnie latającej rybie, która wczoraj wieczorem padła na pokład.



PŁETWOLOT, RYBA LATAJĄCA

Dnia 5 listopada. Pierwszy oficer miał wykład o rodzajach lin, ich własnościach, sile, wytrzymałości, do czego się używa i t. d.

Prawie od samego wyjścia z Mindello jedziemy cały czas fordewindem (wiatr, wiejący od tyłu), robiąc przeciętnie 5 do 6 węzłów.

Na morzach południowych następuje obrastanie kadłuba statku, do którego przyczepiają się wodorosty i muszle, tworząc grubą na kilka centymetrów warstwę, od której wyrasta broda długości od 1 do $1^{1}/_{2}$ stopy. Hamuje to szybkość statku do tego stopnia, że statek oskrobany szedł z Kalkuty do Londynu 127 dni, a porośnięty 169 dni.

W nocy, stojąc na sterze, porządnie zmarzłem, bo chociaż jesteśmy pod równikiem, jednak noc, ocean i wiatr robią swoje.

Dnia 6 listopada. Pogoda ciągle nam dopisuje, służba i nauka idą zwykłym trybem. Dopiero o 16-tej godzinie kapitan zarządza „alarm wodny". Alarm ten ma na celu wypompowanie wody z przedziałów wodoszczelnych, gdy kadłub statku jest uszkodzony. Chodzi o uruchomienie ręcznej pompy ratunkowej w razie, gdyby pompa maszynowa zepsuła się.

Dnia 7 listopada. Od rana już mamy wydarzenie, o którem wszyscy mówią. Oto w nocy jeden z odwachów I albo III zjadł cały deser, przeznaczony na dzisiejszy obiad.

Dzisiaj byłem drugi raz na badaniach lekarskich i to bardzo szczegółowych. Okazało się, że ważę 75 kg, t. j. więcej o 5 kg niż podczas przyjęcia do szkoły. Wszystkim nam tutaj przybywa na wadze i wszyscy rozwinęli się znacznie, tylko skóra na dłoniach zrobiła się twarda i pióro w ręku jakoś dziwnie chodzi.

Od godziny 12 do 14-tej wziąłem się do opukiwania rdzy z blachy. Opukiwanie rdzy ma tu już swoją historję, która jest nawet opiewana w naszych pieśniach statkowych. Mamy tutaj więcej takich zajęć. Na pierwszem miejscu należy postawić osławione cegiełkowanie. Polega ono na ścieraniu z pokładu przy pomocy płytki betonowej smarów i brudu, słowem, coś w rodzaju znanego na lądzie wiórkowania podłogi. Czynność tę wykonywa się oczywiście na czworakach. Również do

„myślących zajęć“ należy pompowanie wody do zbiornika. Mówię dlatego „myślących“, bo pom-



OPUKIWANIE RDZY

pując wodę, każdy myśli o tem, kiedy nareszcie będzie koniec.

Dziś po raz pierwszy pod zwrotnikiem padał deszcz, padał krótko, około pół godziny, ale rzę-

siście. Podczas zachodu słońca niebo było zupełnie czerwone, jakiego nie zdarzało mi się widzieć w Europie.

Przed modlitwą pierwszy oficer zapowiedział nam, że w celu zmniejszenia użycia wody prać bieliznę można jedynie w wodzie po umyciu się.

ŚWIĘTO 11 LISTOPADA

Dnia 11 listopada wstajemy o godz. 7-ej i ubieramy się odświętnie,boć to dzisiaj niedziela i święto narodowe.

Po modlitwie komendant wita się przez podanie ręki ze wszystkimi oficerami, instruktorami i niektórymi ze stałej załogi, którzy stoją na zbiórce w szeregu, a wreszcie z nami przez okrzyk „cześć, uczniowie".

Krótkie przypomnienie komendanta o wypadkach historycznych, związanych z rocznicą 11 listopada, a wreszcie podniesienie bander na wszystkich trzech masztach i jednej na zwykłem miejscu.

W pół godziny po podniesieniu bandery odbyła się uroczysta msza św. przy akompanjamencie śpiewu, oraz okolicznościowe kazanie. Po mszy pięć minut przerwy „na papierosa", a później kapitan Kosko wygłosił bardzo ciekawy odczyt na temat morza.

Po odczycie odśpiewaliśmy przy akompanjamencie orkiestry (pianino, skrzypce, harmonja, banjo, bęben) hymn narodowy, wznieśliśmy okrzyk na

cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego i zaśpiewaliśmy „My, pierwsza brygada". Na tem zakończyły się oficjalne uroczystości. Czeka nas jeszcze świąteczny obiad. A więc zupa jagodowa na zimno, kotlet wieprzowy z grzybkami i kartoflami przysmażanemi, lody „na zimno" i cukierki.

Podczas obiadu wznieśliśmy toast paskudnem czerwonem winem za zdrowie „starszego stołu" (t. j. ucznia pierwszego kursu, który odpowiada za stan stołu przed oficerem).

Dzisiaj, w dniu tak uroczystym, instruktorzy (absolwenci) zostali zaproszeni przez komendanta i oficerów do wspólnego spożycia z nimi obiadu na rufie.

Po obiedzie prawie każdy z nas pisze listy do rodziny.

Z powodu święta narodowego III-ci odwach otrzymał od Komendanta amnestję na „godziny karne", to jest godziny robót nadliczbowych, za przewinienia, lub złe wykonanie rozkazu.

Z radości III-ci odwach urządził na pokładzie mecz piłki nożnej i koszykówki. Piłkę zrobiono z pudzwola (odpadków nici pokręconych, różnych kolorów), kosze zaś były zastąpione przez wiadra drewniane, umieszczone na pewnej wysokości.

O godzinie 18-tej obejmujemy służbę ze śpiewem (krzykiem) na ustach, a o 20-tej idziemy spać bez specjalnie ciekawych wydarzeń.

Dnia 12 listopada. Oprócz zwykłych zajęć, myjemy trap (schody), gdyż liczymy, że jutro dobijemy do Fort de France, który jest portem i stolicą Martyniki.

Po wieczornej modlitwie komendant podał nam kilka bardzo ważnych wiadomości o wyspie i jej mieszkańcach, historji i t. d., a szczególnie o jej dużym wulkanie Mont Pelé, którego wybuch zrujnował w swoim czasie miasteczko St. Pierre.

ROZDZIAŁ PIĄTY

MARTYNIKA

13 listopada o godzinie 10-tej ukazała się na horyzoncie wyspa Martynika, a w 2 godziny później St. Lucia. Puszczamy motory tak, że idąc pod żaglami i motorami, robimy około 10 węzłów.

O godzinie 14-tej jesteśmy na wysokości Martyniki, która w przeciwieństwie do wyspy Św. Wincentego jest bardzo bogata w roślinność. Wyspa jest pełna wzgórz, których wysokość nie przekracza 500 metrów i cała pokryta bujną zielonością dzięki licznym opadom. Czas, w jakim przybyliśmy, jest okresem opadów. To też w ciągu dnia 2 do 4 razy pada krótki 10-cio minutowy kroplisty deszcz, po którym zaraz ukazuje się słońce. Deszcz taki zupełnie ruchu ulicznego nie wstrzymuje.

Martynika należy do Francji i nie zalicza się do kolonij, lecz stanowi jeden z departamentów, wobec tego wysyła 3-ch deputowanych do parlamentu.

Monetą, kursującą na wyspie, są franki francuskie i franki martynikańskie, które na wyspie mają jednakową wartość. Natomiast we Francji wartość franka martynikańskiego wynosi tylko 90 centymów francuskich. Ludność, zamieszkująca wyspę, składa się z murzynów, mulatów i białych. Poprzednimi mieszkańcami byli Karaibowie, po których obecnie niema śladu. Ludność martynikańska w porównaniu z innemi, które dotychczas spotykałem, jest inteligentna.

Miasto Fort de France posiada domy przeważnie 2 i 3 piętrowe. Kanalizacji wprawdzie niema, jednak rynsztoki są bardzo czysto utrzymane, ulice szerokie, gładkie i czyste.

Po drodze wstąpiłem do kościoła i zauważyłem, że kościół na Martynice służy jednocześnie za dom wypoczynkowy. Z pośród 4-ch osób, jakie tam były, jedna spała, dwie czytały książki, nie mające nic wspólnego z religją, a jedna spacerowała po kościele, wreszcie kupiła świecę i zapaliła ją na 5 minut. Miasto posiada wiele bardzo porządnych samochodów, natomiast zwierząt pociągowych jak koni, osłów i mułów spotyka się mało.

W drugim dniu pobytu odbyliśmy wycieczkę szalupami na przeciwległy brzeg zatoki i przy tej okazji robimy coś w rodzaju małych regat. Pogoda sprzyja, bo raz tylko padał deszcz. Po przybiciu do brzegu wszyscy rozbiegamy się na poszukiwanie muszli, które całemi masami leżą na brzegu, przeważnie porozbijane.

Brodząc w wodzie po brzegu, musieliśmy uważać na jeżowce, na które, jeśli się nadepnie, a ułamie się kolec, wówczas trudna sprawa z wyjęciem. W pewnem miejscu napotkaliśmy całą masę jeżowców, które braliśmy ze sobą, aby je później wysuszyć. Po zaopatrzeniu się w muszle, jedni grają w piłkę wodną, inni pływają, albo szukają kokosów.

Powracamy na statek zadowoleni z wyprawy. Po kolacji idziemy spać, ale o godzinie 23-iej minut 45 budzą nas, ponieważ wychodzimy w morze. Udaję się na ster, a reszta odwachu zdejmuje trap i podnosi kotwicę.

Od 16 do 18 listopada upływają 3 dni zwykłego marynarskiego życia. Wymyśliliśmy nową grę, coś w rodzaju piłki nożnej. Gracze są zastąpieni guzikami, a piłka kawałkiem korka.

19 listopada o godzinie 8-mej widać na horyzoncie wyspę Haiti, do której przybywamy o godzinie 13-tej.

SANTO-DOMINGO

Zatrzymujemy się na redzie w odległości 1 mili od brzegu (mila równa się 1853 m), gdyż wejście do portu jest płytkie i dostępne tylko dla statków o zanurzeniu nie większem, niż 5 m. Obawiamy się, aby w czasie odpływu nie osiąść na mieliźnie.

Port St. Domingo leży częściowo w ujściu rzeki Oramy (o słabym prądzie), częściowo na brzegu morskim. Od strony morza Karaibskiego, brzegi

wyspy są niskie, gdzieniegdzie porosłe lasami palmowemi. Na małem wzniesieniu widnieją domki St. Domingo. Zaraz po przybyciu udaje się na ląd motorówka kapitańska, na której jestem bosakowym.

Sądząc z wyglądu portu, myślałem, że i miasto jest brudne i biedne, tymczasem jest ono wcale



SCENA ULICZNA W HAITI

niebiedne i ciekawe, choćby z uwagi na wiele pamiątek, sięgających czasów Kolumba.

Wyspa Haiti, wchodząca w skład archipelagu wielkich Antyli, została odkryta przez Kolumba w roku 1492 w poszukiwaniu nowej drogi do Indyj.

Początkowo wyspa została nazwana przez Kolumba „La Espanola", później otrzymała nazwę Santo Domingo. Pierwotni mieszkańcy wyspy, Karaibowie, zostali doszczętnie wytępieni w czasie licznych buntów, jakie miały miejsce na wyspie, a na ich miejsce Hiszpanie sprowadzili negrów afrykańskich. Ludność obecna składa się z Eu-

ropejczyków, Indjan i murzynów, pomieszanych ze sobą z przewagą procentową jednej lub drugiej rasy.

Miasto Santo Domingo jest najstarszem miastem, założonem na tej półkuli przez Europejczyków. Budowę miasta rozpoczął brat Kolumba w roku 1496. Na wzgórzu znajdują się ruiny kościoła, zbudowanego przez Kolumba, z drugiej strony portu wznoszą się ruiny zamku, zbudowanego przez jego syna. Ruiny te, niedawno odrestaurowane, zachowały się w dobrym stanie, stanowiąc ciekawy zabytek epoki. Najcenniejszym jednak zabytkiem jest katedra, niepozorna zzewnątrz, lecz zato wewnątrz pełna pamiątek i bogactw. Masa przepięknych rzeźb, pamiątek po bohaterach, którzy walczyli o wolność republiki, wreszcie w przepięknym sarkofagu skrzyneczka z prochami Kolumba. Główne ulice tego 60 000 miasta mają charakter amerykański, jezdnie asfaltowane, a po nich suną cicho pierwszorzędnych marek samochody. Policja i wojsko też umundurowane na wzór amerykański. Czasem tylko spotyka się jeźdźców konnych, których rynsztunek zupełnie przypomina rynsztunek kowbojów. Klimat oczywiście tropikalny, ale wypadki malarji zdarzają się rzadko. Na wyspie niema zupełnie ani drapieżnych zwierząt, ani jadowitych węży. Natomiast wyspa bywa nawiedzana przez cyklony, które wyrządzają olbrzymie szkody w budynkach, zbiorach, a nawet ludziach. Cyklon 1930 r. pozostawił bez dachu nad głową około 10 000

ludzi, przyczem nie obeszło się bez ofiar ludzkich od walących się domów. Straty materjalne wyniosły wiele miljonów dolarów.

W czasie zwiedzania miasta spotkaliśmy Polaka i Rosjanina, którzy tu przyjechali z Ameryki w sprawach handlowych; oczywiście zaprosiliśmy ich na statek.

21 listopada podnosimy kotwicę i wychodzimy w morze, kierując się na kanał Panamski. Komendant rozkazał nam wyprać wszystką brudną bieliznę, gdyż na Pacyfiku woda będzie wydzielana.

Dziś rozpoczynamy przygotowania do obchodu przejścia równika.

ZAŻYWANIE CHININY

23 listopada. Podczas służby w dalszym ciągu opukujemy rdzę, a zamiast popołudniowych wykładów przebieramy kartofle, gdyż zaczynają się psuć.

Po wieczornej modlitwie otrzymaliśmy rozkaz zażywania chininy w pastylkach, aby uniknąć zachorowań na malarję. Jesteśmy przecież tylko o kilkanaście stopni od równika.

24 listopada. Dostaliśmy na śniadanie, „grapefruit'y", o zaletach których tyle się mówi w Warszawie; posiadają podobno wiele witamin, leczą podobno różne choroby, ale to wszystko „podobno", natomiast pewnem jest, bez żadnej wątpliwości, że znakomicie gaszą pragnienie swoim kwaśnym, cytrynowo-pomarańczowym sokiem.

Dzisiaj komendant miał wykład na temat papierów okrętowych, tonażu i t. d. Po południu robię generalne pranie bielizny przed Pacyfikiem, bo tam woda do picia nawet będzie wydzielana; mam nadzieję, że podobne do tego pranie zrobię dopiero w Japonji. Na horyzoncie widać całą masę chmur i smugi deszczowe, które nas jednak ominęły. Zawsze wyobrażałem sobie, że pod zwrotnikiem musi być stale pogodne niebo, tymczasem i tutaj bywa ono pokryte chmurami.

COLON

26 listopada widać już słabo rysujące się brzegi amerykańskie, ale zbliżamy się do nich powoli. Jeszcze w ciągu nocy płyniemy, a dopiero nazajutrz o godz. 9-ej zarzucamy kotwicę w porcie Colon u wejścia do kanału Panamskiego. Po przybiciu szalupy do mola spotykamy dwu marynarzy Polaków z armji Stanów Zjednoczonych, którzy, dowiedziawszy się z gazet o marszrucie „Daru Pomorza“, od miesiąca czekali na nasz przyjazd.

Sam port nosi nazwę Cristobal, co po polsku znaczy „Krysztof“, miasto zaś, położone po drugiej stronie toru kolejowego, nazywa się „Colon“, co oznacza „Kolumb“. Port Cristobal, zarówno jak i cały kanał, leży w strefie, okupowanej przez Amerykanów, utrzymujących tutaj armję z 12 000 ludzi, różnych rodzajów broni. Oczywiście, podstawę stanowi artylerja i lotnictwo.

Miasto Colon należy do Republiki Panamskiej. Port Cristobal posiada olbrzymie magazyny portowe i domy, natomiast miasto Colon, zamieszkałe przeważnie przez murzynów, zupełnie odmienny przedstawia widok. Sklepy brudne, domy odrapane, często drewniane, z galerjami na wysokości I-go piętra, biegnącemi wzdłuż całego domu, na których stale suszy się mokra bielizna.

W dzień z powodu upału ruch w mieście zamiera, ale zato wieczorem wszystkie sklepy, kawiarnie i bary przepełnione, ruch i gwar ogromny.

Przechodząc koło jakiegoś domu, usłyszałem wielki hałas; myślałem, że to awantura, okazało się jednak, że to tylko odbywało się zebranie, coś w rodzaju sejmiku prowincjonalnego.

POLACY W ARMJI AMERYKAŃSKIEJ

W mieście łatwo spotkać Polaków z armji amerykańskiej, gdyż na 12 000 żołnierzy, stanowiących ochronę kanału Panamskiego, jest około 3 000 Polaków. Wprawdzie niektórzy z nich nie umieją mówić po polsku, inni mówią z trudnością, ale są i tacy, którzy mówią zupełnie dobrze. Spotkawszy w mieście Polaka, który od dwóch lat służy tutaj w armji Stanów Zjednoczonych Ameryki, skorzystaliśmy w kilku z jego zaproszenia, w celu zwiedzenia jednego z fortów. Po 20 minutowej jeździe samochodem jesteśmy w forcie Nr. 7.

Uderza mnie odmienny charakter garnizonu amerykańskiego. Pozbawiony on jest wielu cech

wojskowych, jakie się u nas spotyka. Szeregowcy salutują tylko oficerów, a poza służbą żyją z podoficerami na stopie całkowicie koleżeńskiej. Armja amerykańska składa się tylko z ochotników, poczynając od osiemnastoletnich. Służba trwa 3 lata. Ćwiczenia odbywają się od szóstej rano do 12 w południe. Po południu żołnierze, o ile nie pełnią wart, są wolni od służby. Żaden z nich nie pierze bielizny, lecz oddaje do pralni, za co mu odtrącają $1\frac{1}{2}$ dolara miesięcznie. Żołd żołnierski wynosi 20 dolarów miesięcznie, a każdy stopień wyżej podnosi uposażenie o 10 dol.

Jeżeli pod innemi względami regulamin daje żołnierzowi pewne swobody, to zato na wygląd żołnierza kładą wielki nacisk; trochę wygnieciony mundur powoduje surową karę. Amerykanie nie odznaczają się specjalnem zamiłowaniem do służby wojskowej, po 2—3 latach każdy ma dosyć wojska i chętnie wraca do „cywila".

Zwiedzamy świetlicę, jadalnię, sypialnię, umywalnię z ciepłą i zimną wodą, wreszcie kuchnie, w których pracują przeważnie Indjanie. Ci potomkowie wojowniczych plemion wzrostu niskiego, bardzo mocno zbudowani, o płaskich twarzach i czarnych włosach, oddają się wcale nierycerskiej czynności zmywania kubków i talerzy.

Po zwiedzeniu budynków i placów sportowych zaproszono nas na kolację. Wchodzimy do jadalni, mieszczącej około 80 ludzi. Nakrycia fajansowe, grube i ciężkie. Na stołach przyprawy stołowe

jak: pieprz, sól, oliwa, musztarda, a także masło i biały chleb. Kolacja składa się z mięsa z jarzynami, kawy lub mleka do wyboru, wreszcie deseru lub ciasta. Jedzenie, przyrządzone bardzo smacznie, wydawane jest w dowolnych ilościach na żądanie, co przypomina pensjonat raczej, niż koszary.

Po kolacji zwiedziliśmy spółdzielnię, w której żołnierz amerykański znajduje prawie wszystko po bardzo niskiej cenie. Amerykańskie instytucje cechuje ogromna czystość, nowoczesność urządzeń, olbrzymi rozmach i nakład kapitału.

Robiąc honory domu, Amerykanie częstowali nas lodami w nieprzemakalnem opakowaniu, nie mówiąc o papierosach, które jako międzynarodowy nałóg zbliżają do siebie palaczy wszystkich krajów i narodowości.

Po zwiedzeniu spółdzielni udaliśmy się obejrzeć baterje fortowe. Imponujące 14-calowe działa, umocowane na fundamentach, poruszane za pomocą elektryczności, wychylają przy strzale swoje długie lufy z za murów ochronnych i, spełniwszy swoje zadanie, majestatycznie cofają się na miejsce. Jeden pocisk kosztuje podobno 3 tysiące dolarów. Celność ich jest bardzo duża.

Mając ograniczony czas, wracamy na nasz statek, a chcąc się zrewanżować za gościnność, zabieramy kilku Polaków amerykańskich na pokład „Daru Pomorza". Mam wrażenie, że spędzili czas przyjemnie. Najwięcej pociągał ich koncert

płyt gramofonowych z piosenkami legjonowemi. Na Polakach amerykańskich „Dar Pomorza" robi jak najlepsze wrażenie, widać ich zadowolenie i dumę, że to polski statek szkolny tak pięknie wygląda. Przyprowadzają nawet swoich znajomych, aby się pochwalić statkiem, który przybył z ich macierzystego kraju.



NA „DARZE POMORZA" PRZY STERZE

ROZDZIAŁ SZÓSTY

PRZEJŚCIE PRZEZ KANAŁ PANAMSKI

1 grudnia o godz. 7-ej rano podnosimy kotwicę i kierujemy się wgłąb portu, gdzie znajduje się wylot kanału. Wylot ten ciągnie się na przestrzeni około 2 kilometrów, a na jego końcu znajdują się śluzy „Gatun". Nad wylotem kanału nie widać żywej duszy, tylko gąszcz i brzegi, porośnięte wikliną.

Kanał Panamski, przez który przepłyniemy, aby się wydostać na wody oceanu Spokojnego, zasługuje na specjalną uwagę jako dzieło rąk ludzkich, w które włożono nieprawdopodobnie wielką ilość pracy, i jako zamach ze strony człowieka na zmianę mapy globu ziemskiego. Kanał biegnie przez Międzymorze Panamskie, prostopadle do jego osi, przecinając łańcuch górski. Długość kanału wynosi od Oceanu Atlantyckiego do Spokojnego 50,7 mil, a długość między linjami brzegowemi 40,2 mil. Kanał składa się z 3 kondygnacyj śluz, 3 jezior i znów 3 kondygnacyj śluz. 1) Jeziora Gatun, 2) Pedro

Miguelo, 3) Miraflores. Od nazwy jezior pochodzą nazwy odpowiednich śluz. Każda śluza składa się z dwóch pasów śluzowych, działających samodzielnie dla mniejszych i większych statków.



MAPA PLASTYCZNA KANAŁU PANAMSKIEGO

Budowę kanału rozpoczęli w 1882 roku Francuzi i prowadzili ją do 1894 r. Przy budowie kanału popełniono wiele nadużyć, które stały się przysłowiowe pod nazwą „Panama". W 1902 roku objęli kierownictwo robót Amerykanie, a w 1904 r. oku-

powali strefę kanału i obwarowali go, stając się tym sposobem panami sytuacji na wypadek wojny.

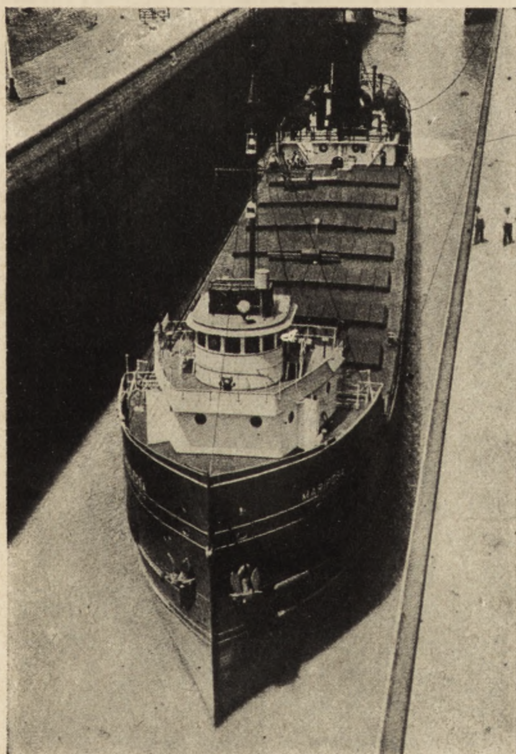
Pierwszy statek przeszedł przez kanał Panamski w sierpniu 1914 roku.

Abyśmy mogli lepiej zorjentować się w sposobie przeprowadzania statków przez śluzy i kanał, p. Komendant zorganizował dla nas wycieczkę do największej śluzy „Gatun Loks“. Tym sposobem mogliśmy zaobserwować wszystko zarówno od strony brzegów, jak i od strony wody (przekopu).

Aby wejść z zatoki „Limon Bay“ do właściwego kanału, trzeba przejść przez 3 śluzy, położone tarasowato nad poziomem wody w oceanie. Statek podchodzi do pierwszej śluzy, będącej na równym poziomie z oceanem, podają mu stalowe liny od lokomotywek elektrycznych, umieszczonych po obu stronach wybrzeża, i wciągają do śluzy. Podczas przechodzenia przez śluzy, statek jest holowany przez 6 lokomotyw elektrycznych, z których 4 ciągną naprzód, a 2 wtył w czasie zatrzymywania. Pierwszą śluzę zamykają i napuszczają wodę do poziomu następnej śluzy, otwierają następną, wprowadzają statek i znów postępują jak poprzednio. Wreszcie trzecia śluza podnosi statek na wysokość 26 metrów nad poziom morza. Stąd statek wchodzi na sztucznie utworzone jezioro Gatun, które zostało zrobione, aby zaoszczędzić kosztów kopania głębokiego na 26 metrów kanału.

Napuszczanie wody do śluz odbywa się niezmiernie szybko, podnosząc poziom o 2 metry w ciągu minuty.

Jeziora, przez które się przejeżdża, i przyległe do nich tereny są zupełnie dzikie, jedynie tylko droga wodna (szlak dla statków) jest uregulowana i utrzymywana w odpowiednim stanie. Jezioro „Gatun“ jest największe i wynosi połowę długości całego



OKRĘT W PRZEGRODZIE ŚLUZY, U GÓRY WIDAĆ ZAMYKAJĄCĄ SIĘ BRAMĘ ŚLUZY

kanału. Ciekawy widok przedstawia to sztuczne jezioro, gdyż z wody wystają wierzchołki uschniętych drzew i małe wysepki, które przed zalaniem były szczytami pagórków. Jezioro to utworzono przez wybudowanie grobli długości $1\frac{1}{2}$ mili wpo-

przek doliny rzeki Chagres o siedem mil powyżej ujścia jej do Oceanu Atlantyckiego. Stan wody w jeziorze reguluje potężna tama o 14 spustach.

Za jeziorem statek przechodzi przez przekopany w terenie kanał „Gaillarda", a następnie wchodzi do śluz, opuszczających go w dół do poziomu Oceanu Spokojnego.

W pewnem miejscu na brzegu widać tablicę pamiątkową na znak, że tutaj przekopano kanał wpoprzek góry.

Opuszczanie statku odbywa się w sposób odwrotny. Najpierw śluzy i jezioro „Pedro Miguel Loks", następnie naturalne jezioro „Miraflores", dalej śluza tejże nazwy i statek wchodzi do kanału, którego poziom już jest narówni z Oceanem Spokojnym.

JACHT WAGNERA

Przez kanał przechodziliśmy razem z amerykańskim statkiem handlowym, z którym zmieściliśmy się w jednej przegrodzie. Za pierwszą śluzą spotykamy jacht polskiego harcerza-żeglarza Władysława Wagnera „Zjawę II" i holujemy go przez cały kanał. Władysław Wagner jako 20 letni harcerz 2 lata temu wypłynął z Gdyni w towarzystwie kolegi w podróż naokoło świata. Przybywszy rok temu do kanału Panamskiego, począł gromadzić fundusze na kupno nowego jachtu, gdyż jacht „Zjawa I" po rocznej żegludze był nadto skołatany. Nowy jacht „Zjawa II" jest bardzo mocny i ładny.

MAPA I PRZEKRÓJ KANAŁU PANAMSKIEGO

Władysław Wagner zamierza udać się na nim do Australji, wysp Zundzkich, Indyj, opłynąć Afrykę, wstąpić do New-Yorku i dopiero stamtąd powrócić do Gdyni.

O godz. 16 „Dar Pomorza" staje na cumach



P. WAGNER Z ZAŁOGĄ „DARU" W PANAMIE

w amerykańskim porcie „Balboa" od strony Oceanu Spokojnego.

BALBOA

Amerykański Port Balboa, przy ujściu kanału do Oceanu Spokojnego, spełnia taką rolę jak Cristobal przy wejściu z Oceanu Atlantyckiego. W odległości 5—10 minut jazdy autobusem leży miasto

„Panama". Domy Panamy wyglądają o wiele lepiej, niż Cristobalu lub Colonu, uderza wielka ilość sklepów z konfekcją. W wystawie sklepowej, imponu-



KAPELUSZE MEKSYKAŃSKIE

jąc rozmiarami wielkiego słomianego ronda, pysznił się kapelusz meksykański, znany wszystkim dobrze z filmów. Miałem wielką ochotę kupić go

na pamiątkę, ale porozumiawszy się z moim woreczkiem do pieniędzy, zaniechałem tego zamiaru. Zato jeden z kolegów dał sobie wytatuować na ramieniu „Micky".

W Panamie spędzamy 2 dni i 4 grudnia o g. 10 odbijamy od mola, holując jacht Wagnera „Zjawę II". Do wyjścia z kanału jest jeszcze półtorej mili, dlatego posługujemy się pilotem. Spotykamy po drodze kilka wysp mocno obwarowanych, wreszcie, o godz. 12 zatrzymujemy motory na pół godziny, przeciągamy „Zjawę II" za rufę, wysadzamy pilota i o godz. 12.30 „motory naprzód".

Za chwilę „Zjawa II" puszcza cumy i szybko oddalamy się od niej.

Słońce pali, że trudno wytrzymać, woda zupełnie spokojna, fala bardzo długa.

Już od 4 dni jesteśmy na oceanie Spokojnym, ale oficerowie nasi są niezadowoleni, gdyż nie mamy pomyślnego wiatru. Trzeba wiedzieć, że w takich wypadkach marynarze, chcąc usposobić dobrze „Neptuna" (boga mórz) rzucają mu w wodę prezenty: stare buty, stare spodnie, a nawet drobne pieniądze.

Spodziewamy się, że jutro przejdziemy równik, co przez marynarzy bywa uroczyście obchodzone. Dlatego też od rana odbywa się generalne sprzątanie, mycie pokładu i czyszczenie mosiądzu. Słoneczko świeci, ale wiaterek lekko muska, tak że ostatecznie włożyłem sweter.

RÓWNIK

9 grudnia o godz. 15 min. 15 przeszliśmy równik pod 89° 22' długości zachodniej. „Motorki—stop“. Długi ryk syreny. „Równik“.

Wychodzimy na pokład, morze zupełnie spokojne, słońca niema, wiatr słabo dmucha. O godz. 15 min. 30 Komendant rzucił do wody Oceanu polską flagę na znak, że pierwszy raz przekroczyliśmy równik na Oceanie Spokojnym.

Wieczorem, po modlitwie na pokładzie, oświetlonym rzęsiście reflektorami, rozpoczęła się pierwsza część uroczystości przejścia przez równik.

Od strony dziobu zbliża się w kierunku rufy rekin długi 7 metrów, szeroki 1,25 m, którego robiliśmy kilka dni. Kadłub rekina stanowi wielka rura brezentowa, wewnątrz znajduje się chór, złożony z 5 ludzi. Przy paszczy idą dwaj nurkowie z pochodniami w ręku.

Dzwonkiem alarmowym i wystrzałem z rewolweru dano znak do rozpoczęcia uroczystości, czemu towarzyszył krzyk.

Trzeba sobie uzmysłowić, że orszak wychodzi z morza, rekin przechodzi wzdłuż okrętu, zatrzymuje się przed trapem (wejściem), prowadzącym na rufę (tylna część okrętu), gdzie oczekuje Kapitan. Nurkowie podnoszą paszczę rekina, z której wychodzi Tryton, prawa ręka Neptuna, i prosi Kapitana, żeby pozwolił na odbycie chrztu tych, którzy nie przechodzili nigdy równika. Przemowę swą rozpoczął w te słowa:



REKIN RÓWNIKOWY

„Jestem Tryton
Prawa ręka wód mocarza.
Neptun śmiałym sprzyjać rad,
Wód wszechświata możny pan
Oznajmić Wam każe, że jutro na „Darze"
Z dworem Was zaszczyci sam.

Korab, pięknie malowany,
Zoczył Neptun, mocarz fal,
Poznał wnet, że to Polacy
W groźną świata płyną dal,
Więc posyła mnie, Trytona,
Nieść Ci, Kapitanie, cześć".

Lecz obyczaj stary jest,
Do podmorskich wpisan ksiąg,
Że śmiertelnik każdy musi
Równikowy przyjąć chrzest,
Chrzest z Neptuna przyjąć rąk.
Skoro żagle Was zaniosły
W Pacyfiku wód połacie
Przyślim, wierne jego posły,
Pytać, prosić, Komendancie,
Uszanować czy Neptuna,
Kapitanie, prawo chcesz?
(Uroczystość ta Ci znana)
Do morskiego konwie chrztu
Każ zgotować jutro z rana,
Gdy zezwolisz, daj zlecenie
By z załogi Twojej stu,
Kto raz pierwszy krąg równika
Ma z młodego pokolenia
Przejść, niech skrycia się unika
Każdy przyjąć musi chrzest".

Chór, znajdujący się wewnątrz Rekina, śpiewa:

„Z dalekiej krainy hej
Witajcie, żeglarze, nam!

Fala was kołysze,
Wiatr rozwiewa ciszę,
Neptun zawsze sprzyja Wam".
(Melodja: Miałeś chamie złoty róg).

Prośba Trytona zostaje przyjęta przez Kapitana, który częstuje go kieliszkiem wina i papierosami, poczem Tryton i orszak powoli cofają się.

Druga część uroczystości odbyła się nazajutrz. Już od 6 rano szykujemy na pokładzie basen z wodą do chrztu równikowego. Opodal ustawiony jest tron dla Neptuna. Wreszcie o godz. 8 wszyscy artyści wychodzą na pokład. W szalupie, znajdującej się za burtą, siedzą: Neptun, 3 morskie dziewice z włosami z konopi i złocistemi napierśnikami, ucharakteryzowany kapitan, Tryton, żydówka, murzyn, pirat, astrolog w szpiczastej wysokiej czapce, jego pomocnik z sekstansem, i małomiasteczkowy żyd-golarz w chałacie i jarmułce z brzytwą metrowej długości.

Pan komendant Maciejewicz pomaga wychodzić z szalupy artystom i zaczyna się od przemówienia kapitana do komendanta Maciejewicza słowami: „Dzień dobry, kolego po fachu".

Komendant na powitanie dostojnego orszaku kazał podać wino, które dodało humoru artystom, a Neptun dłuższe swoje przemówienie zakończył słowami:

„Chrztu nareszcie nadszedł czas,
Zwołaj ludzi, kapitanie,
Żagle tak ustawić każ,

Niech statek w dryfie stanie.
No gotujcie się djabliska,
Sprawdźcie widły i ogony.
Hej Trytonie, rozwiń listę
I odczytaj mi niechrzczonych".

Neptun zasiadł na tronie, a z kuchni okrętowej z niesamowitym rykiem wybiegło 7 djabłów.

Tryton odczytuje nazwiska osób, które stają przed Neptunem, aby w jego obecności odbył się obrządek.

ROZDZIAŁ SIÓDMY

CHRZEST RÓWNIKOWY

Na pierwszy ogień poszedł nasz doktór, który otrzymał imię: „Admirał Chinozol", musiał pogryźć 2 pastylki chininy i wziąć kąpiel w basenie z dziewicami morskiemi, które starają się utrzymać chrześniaka jak najdłużej pod wodą. Profesor języków otrzymał imię „Linguaphon". Oprócz golenia miał za zadanie przejść przez rekina. W chwili przechodzenia przez rekina puszczają z przeciwnej strony strumień wody Piekarz otrzymał imię: „Moczymorda", ponieważ lubi trunki. Musiał wypić kubek słonej wody, zagryźć ciastem i przejść przez rekina. Chrzest kuchcików odbył się gremjalnie, a imiona otrzymali od nazw potraw jak: szaszłyk, klops i t. p.

Potem przyszła kolej na nas podług odwachów. Były tam różne wymyślne trudności do pokonania, przy których kąpiel z dziewicami morskiemi, golenie tępą brzytwą, przejście przez rekina, bujanie w obłokach na pasie ratunkowym i poganianie

ogonami djabelskiemi, zrobionemi z lin, można zaliczyć do najprzyjemniejszych wspomnień. Imiona stanowiły różne części statku i inne nazwy, używane w języku marynarskim, nie nadające się do druku.



JEDNA ZE SCEN CHRZTU RÓWNIKOWEGO

O godz. 11-ej — koniec uroczystości. Motory „pełna siła naprzód“ i o godz. 13-ej zarzucamy kotwicę przy brzegach wyspy „Chatham“ w zatoce Rozbitków archipelagu Galapagos.



BUJANIE W OBŁOKACH

„GALAPAGOS" (WYSPY ŻÓŁWIE)

Archipelag Galapagos leży na równiku i składa się z 6 wysp dużych, 9 mniejszych, oraz wielu małych skalistych wysepek, rozrzuconych dokoła wysp głównych. Wyspy zostały odkryte w 1535 r. przez

Berlanga, biskupa Panamy. Pod względem politycznym należą do Republiki Ekwador. Początkowe ich zaludnienie stanowili zesłańcy na mocy wyroków sądowych. Na wyspach znajdują się plantacje trzciny cukrowej i uprawiane jest ogrodnictwo. Stolicą archipelagu jest osada Progresso na wyspie Chatham, licząca około 400 mieszkańców, Indjan. Wyspa Chatham jest pagórkowata, kamienista, prawie zupełnie pozbawiona zieloności, gdyż wyschłe karłowate drzewa dochodzą ledwie wysokości 2 metrów. Gdzie niegdzie tylko strzela w niebo kaktus, a obok tulą się małe roślinki przyziemne. Nad brzegiem cała masa krabów, a nie brak też i żółwi, od których wyspy wzięły swoją nazwę.

Drugi oficer kapitan Kowalski kupił 2 skorupy i 3 łapy żółwie, które bardzo mi się podobały. Wieczorem komendant przywiózł 2 żółwie o średnicy 50—70 cm.

12 grudnia przeszliśmy do innej wyspy, zwanej wyspą Florjana, i zarzuciliśmy kotwicę w zatoce Pocztowej.

Na ląd wychodzimy w drelichach, gdyż wyspę zamieszkuje jedna rodzina, składająca się z 4 osób, wobec czego względy reprezentacyjne odpadają. Wyspa jest zewnętrznie podobna do poprzedniej, pochodzenia wulkanicznego, sucha, kamienista i pozbawiona roślinności.

Kamieniste i ubogie w roślinność wyspy posiadają jednak swoich zwolenników w świecie zwierzęcym, rybim i ptasim. Nie mówiąc o żółwiach, które muszą tutaj być z urzędu, dla usprawiedli-

wienia nazwy wysp, spotyka się stada fok, masy krabów na brzegach, stada dzikich kaczek, flamingów, a kto wie, czego jeszcze mógłby doszukać się przyrodnik.

POLOWANIE NA FOKI

Idę z porucznikiem i 4 kolegami wzdłuż brzegu, aby zapolować na foki, których jest tu bardzo dużo. Napozór wydaje się dziwna obecność fok pod równikiem, gdyż żyją one w strefie podbiegunowej, względnie umiarkowanie — zimnej. Wyjaśniono nam, że tędy przechodzi zimny prąd Humboldta, idący z Południowego Oceanu Lodowatego. Obecność prądu wyczuwa się nietylko w temperaturze wody, ale i w powietrzu.

Foki, niepłoszone przez nikogo, nie zdradzają żadnego niepokoju na nasz widok i bez trudu pierwszy odwach złapał trzy maleńkie foczki o delikatnem brunatnem futerku, które potem odwieźliśmy zpowrotem — w obawie, aby nie zdechły. Porucznik zabił 6 fok, a ksiądz, który polował oddzielnie, — jedną, przeto wyprawę myśliwską należy uważać za udaną.

POCZTA W BECZCE

Zwierzyniec

Zatoka, w której zatrzymaliśmy się, ma nazwę Pocztowej, wprawdzie niema tu urzędu pocztowego, ale zato jest specjalna beczka, do której wrzuca

się listy. Zatrzymujące się statki przeglądają korespondencję i zabierają listy do wysłania, jeśli jadą w kierunku adresu. Znaleźliśmy w beczce 36 listów, z których odpowiednie zabraliśmy do wysłania z Honolulu, a dla przekonania się o sprawności działania tego urzędu pocztowego, zostawiliśmy kilka naszych. Ciekawa rzecz, czy i kiedy zostaną doręczone.

Wieczorem, słuchając opowiadań porucznika o Algerze, złapano młodego rekina. Instruktorzy dla zabawy uczyli go pływać na pływakach.

14 grudnia rano podnosimy kotwicę i pod motorami opuszczamy zatokę Pocztową, a wyszedłszy na ocean, stawiamy żagle. Po drodze spotykamy kaszaloty (odmiana wieloryba), wyrzucające strumienie wody, jak fontanny. Przepływają blisko naszego statku, wcale się nami nie krępując. Obecność ich również usprawiedliwia zimny prąd Humboldta.

Od kilku dni mamy pomyślny wiatr, pchający nas z szybkością około 150 mil na dobę.

Wyszliśmy już z zimnego prądu, w związku z czem temperatura się podniosła o kilka stopni. Znów spotykamy stada latających ryb i delfiny.

Po wyjściu z wysp Galapagos zwierzyniec nasz powiększył się. Mamy obecnie małpkę „Mońka", 2 żółwie wielkie, 7 małych, 2 pelikany i 1-go flaminga. Na statku utworzono nowy urząd „zoologa", który opiekuje się zwierzyńcem. W każdym odwachu jest jeden taki zoolog. — Ze zwierzętami jest dużo kłopotu, gdyż „Moniek" płata rozmaite figle, peli-

kany zanieczyszczają pokład i ciągle włażą do kuchni, czując, że tam najłatwiej można złapać coś do zjedzenia.

Po pokładzie spacerują zawsze razem, a często także w towarzystwie flaminga.

Ten ostatni nie czuje się pewnie na swych długich nogach i pod wpływem kołysania się statku traci równowagę; niewątpliwie wolałby brodzić po ciepłych wodach przybrzeżnych, niż korzystać z naszej gościnności i opieki.

Zbliża się dzień 24 grudnia, to też ksiądz, podczas kazania ostatniej niedzieli, oznajmił nam, że każdy będzie mógł przed świętami Bożego Narodzenia pojednać się z Bogiem przez spowiedź i komunję.

Znów kilka dni upływa na zwykłych zajęciach okrętowych, uzupełnianych nauką i czytaniem gazet z przed dwóch miesięcy, oraz wietrzeniem ubrania i butów, które w szafkach zaczynają pokrywać się pleśnią.

WIGILJA BOŻEGO NARODZENIA

Nad szkafutą, t. j. środkową częścią pokładu, rozciągnięto tenty (płótno), osłonięto boki od wiatru, ustawiono stoły, które przykryto pledami i prześcieradłami i postawiono naczynia stołowe.

Wyniesiono także na pokład pianino i inne instrumenty muzyczne, wreszcie o godz. 15-ej zaczęto ubierać choinkę, którą wyrobił zręcznie

z drzewa nasz cieśla okrętowy. Choinka pomalowana na zielono, ubrana zabawkami i lampkami elektrycznemi, zupełnie imitowała prawdziwą. O godz 17.30 wszystko przygotowane, jak to się mówi po marynarsku: „zupełny klar“. Przebieramy się w „tropiki“ i o 18.30 zbiórka na pokładzie.

Ksiądz pobłogosławił opłatki i rozdał je między oficerów, załogę i uczniów. Następnie p. Komendant Maciejewicz wezwał nas, abyśmy myślami przez chwilę przenieśli się do swoich bliskich i w myśli złożyli im życzenia. Po minutowej ciszy i skupieniu rozpoczęło się składanie sobie wzajemnie życzeń.

Komendantowi tak serdecznie ściskano rękę, że musiał nam zwrócić uwagę, aby to robić lżej. Gdy zasiedliśmy do stołu, Komendant oznajmił nam, że wysłał depeszę z życzeniami dla całej Polski. Ucztę wigilijną rozpoczęliśmy od śledzia, który był jedynym reprezentantem rybiego rodu na tej wigilji. Co za ironja, być na oceanie i mieć na wigilję śledzia. Powtarza się stara historja o szewcu bez butów. Na drugie danie poszedł barszcz, potem makaron z makiem, ryż z makiem i kisielem, wino, bułeczki, nadziewane kapustą, wreszcie dostaliśmy po torbie słodyczy i po 2 pudełka orzechów. Na stołach stały choinki papierowe. Po wigilji zgaszono światło, zapalono lampki na choince i orkiestra zaczęła grać kolędy. Podczas wigilji piekarz okrętowy wręczył Komendantowi w imieniu wszystkich tort własnego wyrobu, jako prezent gwiazdkowy.

W obecności Komendanta i oficerów rozpoczęła się po północy pasterka. Naokoło mrok nocy,

światła na ołtarzu, orkiestra i chór. Stare i znane kolędy, takie niby oklepane w noc Bożego Narodzenia, na bezkresnym oceanie, poruszyły niemal wszystkich.

Po mszy zwijamy tenty, a ustawiamy żagle.

NA HAWAJE

27 grudnia po raz drugi przechodzimy równik pod 121° 38' west., robimy teraz 150 mil na dobę, czyli jedziemy bardzo dobrze. W marszrucie naszej opuściliśmy Markizy, zyskując tym sposobem 1200 mil.

30 grudnia weszliśmy w pas ciszy, wskutek czego szybkość nasza bardzo zmalała. W południe znów wyłowiono rekina, który miał wewnątrz 4 małe rekiny. Te, jak tylko ujrzały światło dzienne, zaraz zaczęły żyć. Trwało to jednak krótko, gdyż stały się pastwą naszego pelikana.

31 grudnia. Gdy w Warszawie obchodzono Nowy Rok, u nas była dopiero godz. 14 m. 20. Wszyscy mieliśmy 10 min. przerwę w pracy, podczas której Komendant życzył nam wesołego Nowego Roku. Wieczorem urządziliśmy rewję sylwestrową, która wypadła znakomicie; mamy przecież własny balet, własny chór i orkiestrę.

6 stycznia. Podczas wachty nikt nie śpi, aby być w pogotowiu, gdyż wiatr przechyla statek o 20 stopni. Bryzgi fali, a nawet i całe fale wchodzą na pokład. Musimy zwijać bramy, gdyż zanadto nami „kiwa" i fala wciąż zalewa luki (wejścia) do

międzypokładu, które założono deskami i zakryto brezentami, aby woda się nie wlewała. Sterników trzeba było przywiązać. Przez 5 dni pędził nas wiatr z niezmierną siłą, a szybkość nasza przekraczała 200 mil na dobę.

13 stycznia. Wczoraj zdechł nam flamingo, a dziś pelikan wypadł za burtę. Komendant zarządził alarm „człowiek za burtą" i... ptaka uratowaliśmy.

Widać dokładnie wyspę Aloha z archipelagu Hawajskiego, na której jest Honolulu. O godz. 12-ej zwijamy żagle, a o 14 m. 30 przybijamy do mola. Po zwykłych formalnościach z pilotem i doktorem portowym, następuje powitanie nas przez komitet tamtejszy podejmowania gości, składający się z Polaków, Japończyków i innych. Wszystkim nam kładą na szyje wieńce z żywych kwiatów, co jest starym tutejszym zwyczajem wyrażania gościnności. Na molo czekała na nas orkiestra, lecz z powodu opóźnionego naszego przyjazdu rozeszła się. Nie obyło się bez fotografów, którzy dokonali wielu zdjęć zarówno „Daru Pomorza", jak i nas.

Miasto Honolulu bardzo ładne, czyste, z wielką ilością samochodów, które nie stosują sygnałów ostrzegawczych ze względu na hałas, jakiby wytwarzały (kierowców obowiązuje ostrożna jazda). Miejscowe gazety przepełnione są wiadomościami o naszym przyjeździe. Zorganizowano też na pokładzie „Daru Pomorza" pokaz tańców i śpiewów hawajskich. Gdziekolwiek przybywamy, wszędzie

spotykamy Polaków, nie brak ich też i tutaj. Wielu z nich służy w wojsku i nietylko w szeregach, ale i w korpusie oficerskim.

Statek nasz budzi podziw ze względu na swój charakter żaglowy, to też cały dzień gapią się na



TAŃCZĄCA HAWAJKA

niego ludzie, co przychodzi im tem łatwiej, że port znajduje się prawie w centrum miasta.

Na zaproszenie władz wojskowych zwiedziliśmy koszary, oddalone o 35 km od Honolulu. W koszarach tych znajduje się kinoteatr, który mógłby być ozdobą Warszawy, ring bokserski na 10 000 ludzi, sala gimnastyczna, sala do kręgli i t. d. Zwiedziliśmy również Instytut Wytwarzania Map Lotni-

czych i Klub Oficerski. Wreszcie zaproszono nas na „dyplomatyczną kawę“ z ciasteczkami w rodzaju naszych półksiężyców. Koledzy z innych odwachów mieli większe szczęście, gdyż byli na przyjęciu, zgotowanem przez miejscowych Polaków.

ROZDZIAŁ ÓSMY

JESZCZE HONOLULU

Miasto Honolulu ma 180 tysięcy mieszkańców, w tem 50% Japończyków, którzy opanowali cały handel. Przechodząc ulicą, widziałem po raz pierwszy, jak Japończycy jedli ryż pałeczkami. W mieście spotyka się wiele Japonek w strojach narodowych.

W przeddzień wyjazdu zaproszono nas na bal, podczas którego tutejsze potrawy (sosy hawajskie) jedzono palcami, odpowiednio podchwytując właściwym palcem. W miejscowych gazetach nazajutrz ukazały się zdjęcia z balu, a na jednem z nich nasz komendant je jakiś sos palcami po hawajsku. Jest jeszcze jedna osobliwość, o której warto wspomnieć, to gitara hawajska. Jak się dowiedziałem, na gitarze hawajskiej grają tylko Amerykanie, a nie tubylcy, przypomina to sos tatarski, którego żaden Tatar nie używa.

Pobyt na Hawajach wywarł na nas bardzo miłe wrażenie i wzbogacił nasze wiadomości geograficzne i ludoznawcze.

Wyspy te, pochodzenia wulkanicznego, posiadają brzegi urwiste, na których widać wyraźnie warstwy lawy, widać je również w niektórych miejscach w głębi lądu. Na jednej z wysp archipelagu znajduje się kolonja trędowatych pod opieką rządu



JAPONKA W STROJU NARODOWYM

amerykańskiego. W dzień wyjazdu naszego z Honolulu przygrywa nam orkiestra (tak samo zresztą, jak i innym statkom pasażerskim), znów udekorowano nas wianuszkami, tak zwanemi „lei", i, zdjąwszy cumy, odbijamy od mola. Powchodziwszy na wanty (drabinki), żegnamy Hawajczyków okrzykiem „Aloha"; jest to pozdrowienie hawajskie, a zarazem nazwa wyspy, na której leży Honolulu.

Po wyjściu z portu obserwuję kolory morza, jakich jeszcze dotąd nigdzie nie widziałem, naliczyłem aż 7 różnych odcieni pięknych i czystych w tonie. Ale cóż robić, muszę wyrzucać z beczek w to piękne morze śmiecie, których w porcie nagromadziło się wiele przez czas postoju (wywóz śmieci w porcie kosztuje, a do wody wrzucać nie



ŁÓDŹ KRAJOWCÓW
Z WYSP HAWAJSKICH

wolno). Znów rozpoczęło się normalne życie okrętowe na pełnem morzu; ćwiczenia, sprawdzanie czystości drelichów i t. p. Zamiast wypracowań odpisujemy na listy, których dużo otrzymujemy z całej Polski, zwłaszcza ze szkół powszechnych i gimnazjów.

Od Honolulu do Jokohamy będzie prawdopodobnie wielkie mycie i malowanie statku, żeby do Japonji przyjechać „z fasonem“. Roboty jest cała masa, dlatego też zajęcia trwają aż do godz. 22-giej, kiedy światło na statku gaśnie.

„BIEGI" ŻÓŁWI

Pewnego dnia przed obiadem urządziliśmy biegi żółwi na trasie 2-ch metrów, zainteresowanie



RYBAK HAWAJSKI

wyścigami ogromne, po obiedzie walki francuskie i boks.

Kpt. Meissner miał odczyt na temat „Pierwsza podróż „Daru Pomorza". Odczyt ten, powiedziany prostemi słowami, wielkie na nas wywarł wrażenie. Za podróż tę Komendant otrzymał złoty krzyż zasługi, pierwszy oficer — srebrny, a dwaj bosmani krzyże bronzowe.

Weszliśmy w pomyślny dla nas passat, ale posuwamy się niezbyt szybko.

Przejeżdżamy przez miejsca, gdzie jest dużo skał podwodnych, dlatego też obserwacja jest niezbędna.

Telegrafista odebrał S. O. S. od statku, który był od nas odległy o 109 mil i walczył ze sztormem. Jesteśmy od Honolulu o 450 mil, a od Japonji też daleko, nic też dziwnego, że na watersztagach naszego statku siadła dziś zmęczona lotem mewa.

3 lutego o godz. 12-tej przeszliśmy 180 południk, w ten sposób według kalendarza przeskoczyliśmy o 24 godziny naprzód. Zaczęliśmy jeść obiad 3 lutego w niedzielę przed 12-tą, a skończyliśmy 4 lutego w poniedziałek po 12-tej.

OCEAN SPOKOJNY NIE JEST SPOKOJNY

Między wyspami Hawajskiemi i Japonją

Prawie przez 10 dni płynęliśmy tak wolno, że można to nazwać 10-dniowym postojem, aż nagle wieczorem 10 lutego zrywa się gwałtowny wiatr i przez 5 dni pędzi nas z szybkością 11 węzłów. Po 5 dniach stopniowo wiatr ustaje, a razem z nim

maleje nasza szybkość do 3 węzłów. Na szczęście natrafiliśmy na dogodny dla nas prąd, którego szybkość wynosi 110 mil na dobę.

Chociaż ocean nosi nazwę „Spokojnego" — nie należy przypuszczać, aby żeglarze przebywający go, mogli być też spokojni o siebie. Tutaj dopiero zobaczyliśmy, co to jest prawdziwie długa fala w połączeniu „z kiwaniem" się statku na boki. Góra wodna podnosi nasz, bądź co bądź, 80-cio metrowej długości statek jak łupinę. Przez chwilę cały dziób statku wychodzi z wody i zwisa nad urwiskiem wodnem, w które za chwilę zapada się poniżej olbrzymich zwałów wody. Zdarza się często, że fala wlewa się na pokład przez burtę. Kiedyś podczas wieczornej modlitwy, zostałem taką falą zlany do suchej nitki.

Wszystko to jednak nie odbiera nam humoru, naprzykład 3-ci mechanik nabrał jednego z kolegów na oklepany kawał, przypominający stosowane na lądzie posyłanie do apteki „po prowizora za 10 groszy". Otóż wysłał go do oficera po „nuty do syreny". Kolega w dobrej wierze poszedł. Pierwszy oficer powiedział mu z całą powagą, że nut chwilowo niema, ale żeby syrenę nastrojono na B-mol. Drugi kawał, to „zakręcić zawór od kiwania", żeby statek mniej się „kołysał".

Dla urozmaicenia po raz drugi kazano nam przebierać kartofle, a przy tej okazji zapolowaliśmy na szczura, który obrał sobie tutaj siedzibę.

Pewnego znów popołudnia ukazała się koło naszego statku cała masa delfinów. Może to zresztą

nie były delfiny, ale zostały za nie ogólnie uznane Uwzięły się płynąć przed naszym statkiem, co dało nam możność zapolować na nie przy pomocy harpuna, zresztą bezskutecznie. Defilada ta trwała ze 2 godziny. Widocznie delfiny nie zdawały sobie sprawy z grożącego im z naszej strony niebezpieczeństwa, albo nas poprostu lekceważyły.

PRZY BRZEGACH JAPONJI

25 lutego radjodepesze sygnalizują blisko nas cyklon, co się częściowo sprawdza, gdyż spotykamy płynące sieci rybackie, przytem pogoda się popsuła, deszcz co chwila pada i zimno staje się dokuczliwe. Znajdujemy się zboku cyklonu. Przy przechyłach woda wdziera się przez burtę na pokład, o spaniu niema mowy. Ponieważ mapy wskazują blisko nas skały podwodne, przeto „dla pewności“ zmieniamy kurs na południowy zachód. Wreszcie 27 lutego na horyzoncie ukazuje się ląd japoński, wzdłuż którego posuwamy się ku Jokohamie. Aby godnie zaprezentować się w Jokohamie, zatrzymujemy się o 10 mil od portu i myjemy burty.

Jak się później okazało, zaciszna zatoka, do której wjechaliśmy, była terenem wojskowym, na który wjazd był wzbroniony. Oczywiście nie było żadnej winy z naszej strony, gdyż ani w locji (książka pomocnicza w nawigacji), ani na mapie teren ten nie był oznaczony, jako zakazany. Ale nie było rady, podnieśliśmy kotwicę i tłuczemy się przy brzegach Japonji całą noc w oczekiwaniu na szkolny

statek japoński „Nippon-Maru", który miał wyjechać na nasze spotkanie.

Spotykamy wiele łódek rybackich, jadących na połów, mijamy kilka pięknych wysepek, skąpanych w promieniach słońca, ale jeszcze całą jedną noc spędzamy na morzu, aż wreszcie, nie mogąc się doczekać „Nippon-Maru", o godzinie 13-tej 1 marca kierujemy się na port.

Po drodze zabieramy na pokład pilota, moc fotografów i reporterów, oczekujących na nasz przyjazd. Reporterzy krótkie sprawozdania powierzali przywiezionym ze sobą gołębiom pocztowym i, nim statek przybył do lądu, już redakcja zamieszczała najważniejsze wiadomości.

Zaledwie weszliśmy do portu, na pokładzie zjawiają się pan ambasador Mościcki, attaché wojskowy, konsul honorowy i kilku Japończyków. W pół godziny dobijamy do mola.

ROZDZIAŁ DZIEWIĄTY

JOKOHAMA

Port w Jokohamie posiada tylko 2 mola, do których dobijają statki pasażerskie, a wszystkie statki handlowe stoją z braku miejsca za falochronem, towary zaś są przewożone na wielkich pontonach.

Chociaż Japończycy nie lubią Europejczyków, to jednak do nas odnoszą się wyjątkowo życzliwie, uważając, że łączy nas wspólny interes, mianowicie obrona przed Rosją Sowiecką.

Podczas przyjęcia, urządzonego przez Japończyków, były wspomniane fakty historyczne, łączące nasze narody: pobyt Marszałka Piłsudskiego w Japonji i przewożenie przez Japonję dzieci polskich z Syberji do Polski podczas wojny.

Spotkaliśmy się z objawami sympatji, niejednokrotnie podchodził do nas Japończyk i dawał nam jakąś rzecz, nie chcąc za to brać pieniędzy. Zarząd miasta obdarzył nas bezpłatnemi biletami tramwajowemi i ulgowemi do kin i teatrów. Z języków europejskich znają Japończycy prawie wyłącznie język angielski.

Miasto Jokohama posiada niewiele dużych gmachów murowanych, ze względu na trzęsienie ziemi. Podczas ostatniego z nich w r. 1923 prawie całe miasto uległo zniszczeniu. W wielkich gmachach mieszczą się urzędy państwowe, lub wielkie magazyny, w rodzaju naszych B-ci Jabłkowskich lub Hersego. Wskutek tego miasta japońskie rozciągają się zazwyczaj na bardzo dużej przestrzeni.

Jokohama jest głównym portem handlowym Japonji; położona na wyspie Nippon, w odległości 28 km od Tokjo, liczy około 500 tys. mieszkańców, jest bardzo miła, czysta i niedroga, w stosunku do cen warszawskich. Wytworny obiad kosztuje zł 1.50.

Na ulicach spotyka się wielu mężczyzn i kobiet w narodowych kimonach i specjalnych chodakach, co bardzo ożywia obraz ulicy. Ruch kołowy odbywa się tylko na głównych arterjach, na bocznicach mogą jeździć tylko rowery. Tutaj też ogniskuje się ruch pieszy i handel.

Dnia 2 marca przybija do mola „Nippon-Maru", wprawdzie nieco większy od „Daru Pomorza", ale linją i kształtem daleko mu do niego. Największa szybkość, jaką osiągnął „Nippon-Maru", wyniosła 11 węzłów, podczas gdy my osiągaliśmy już 18. W dwie godziny po przybyciu do mola oficerowie i uczniowie „Nippon-Maru" składają nam wizytę. Honory domu robi I oficer kpt. Meissner, w zastępstwie Komendanta, który wyszedł z oficjalnemi wizytami. Po przemówieniach mieszamy się z uczniami „Nippon-Maru" i witamy się.

Po południu idziemy w naszych granatowych mundurach z rewizytą, a wkrótce potem przybywa p. ambasador Mościcki w otoczeniu świty. Po przemówieniu powitalnem, wygłoszonem przez japoń-



OŃSKI STATEK SZKOLNY „NIPPON-MARU"

skiego komendanta statku, następuje zwiedzanie statku i pogawędka na migi między nami i uczniami japońskimi.

Zwiedziwszy statek, kierujemy się do sali wykładowej, gdzie przygotowano stoły do kolacji. Po zajęciu miejsc następują przemówienia kapitana „Nippon-Maru" po angielsku i kapitana Maciejewicza — po polsku (tłumaczone na angielski) oraz przemówienie konsula honorowego — po japońsku.

Jedzenie, podane na wzór europejski na talerzach (nie na miseczkach), składało się z potraw japońskich z przewagą ryżu. Chociaż niewątpliwie sta-



AUTOR PAMIĘTNIKA Z KOLEGĄ I DWOMA UCZNIAMI JAPOŃSKIMI

rano się podać nam potrawy, uważane przez Japończyków za smaczne, nie możemy doszukać się w nich tego smaku, jaki znajdujemy w europejskich. Przy każdym talerzu położono: widelec, nóż i 2 pałeczki (o ile ktoś miałby ochotę niemi jeść). Uczniowie japońscy jedzą przez kurtuazję nożem i widelcem, ale widać, że nie mają w tem wprawy i, że zarówno w domu, jak i w szkole posługują się pałeczkami.

Po kolacji nastąpiły pokazy, walki dżiu-dżitsu, z całym odpowiednim rytuałem, poczem znów herbatka zielonego koloru z palonemi orzeszkami,

w czasie której wyświetlano film o wiośnie japońskiej. Na pożegnanie Japończycy odśpiewali swój hymn narodowy.

WYCIECZKA DO NIKKO

Dwa dni postoju wypełnia nam niezbędna praca na okręcie i zwiedzanie miasta, oraz nabywanie pamiątek, w czem pomagają nam handlarze japońscy, przybywający codziennie ze swemi towarami. Pozakładali na statku minjaturowe sklepy, gdzie prawie wszystko można było dostać.

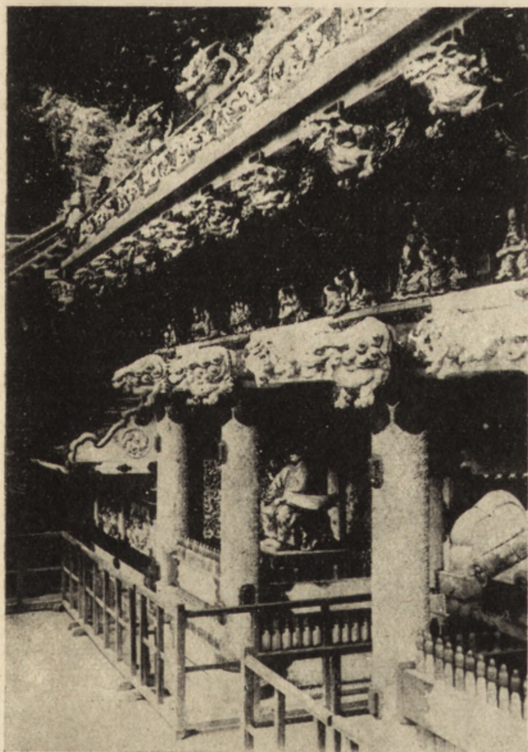
Trzeba przyznać, że żaden kraj nie posiada tak odrębnego charakteru, jak Japonja, nic też dziwnego, że każdy chce mieć stąd pamiątkę. Wszystko tu jest inne: inni ludzie, inne ubrania, architektura, jedzenie, zwyczaje, charaktery, upodobania; możnaby o każdej z tych rzeczy pisać tomy. Zresztą dawno już wszystko zostało opisane. Staramy się wyzyskać pobyt w Japonji i poznać, co się tylko da.

Przysłowie japońskie mówi „kto nie widział Nikko, ten nie zna piękna Japonji", przeto pewnego ranka siadamy do autobusów i jedziemy do sławnego ze swych świątyń, liczących ponad 350 lat, Nikko, oddalonego o 170 km od Jokohamy. Uiściwszy po 1 jen (= zł 1.52) od osoby, wchodzimy na teren świątyń. Stanowią one całe kompleksy budynków artystycznie rzeźbionych i pomalowanych żywemi kolorami. Na tle scen japońskich, wśród zieleni parku, raczej zaciekawiają nas świątynie, niż imponują. Nie posiadają tego, co nazy-

wamy majestatem, lecz wzbudzają sympatię. Oprócz świątyń w ścisłym sensie, znajdują się magazyny do przyborów liturgicznych i przedmiotów kultu.

SMOK NA SUFICIE

Świątynia dzieli się na 2 części. Pierwsza, dokąd mają wstęp tylko kapłani, druga — gdzie mogą



WEJŚCIE DO ŚWIĄTYNI W NIKKO

wchodzić wierni. U stropu umieszczony jest gong, w który uderza się przed modlitwą, aby zwrócić uwagę Boga na modlitwę. W jednej ze świątyń

znajduje się wymalowany na suficie smok, pokazywany jako osobliwość ze względu na połączenie tego malowidła z akustyką świątyni. Jeżeli się stanie pod łbem smoka i klaśnie w ręce, od sufitu idzie nie echo, lecz głos, jakby smok odpowiadał. Wśród



KAPŁANI JAPOŃSCY W STROJACH LITURGICZNYCH

wielu świątyń jedna jest przeznaczona dla rodziny cesarskiej.

Aby pielgrzymkę do świątyń czemś upamiętnić, kupiłem sobie kapelusz, używany przez Japończyków do pielgrzymek i, zdobywszy trochę zdjęć fotograficznych, zadowolony wracam wraz z kolegami do Jokohamy.

Trudno sobie wyobrazić Japonję bez kimona, pudełek z laki i ekranów z wizerunkiem świętej góry „Fudżi-Jama". Wierzchołek jej, wystający z nad białych chmur, pokryty śniegiem, przestał być wprawdzie miejscem tajemniczem i niezbadanem, jak wskazuje fotografja, ale nie umniejsza to sza-



ŚWIĘTA GÓRA FUDŻI-JAMA W JAPONJI

cunku, jakim górę tę otaczają Japończycy. Wulkan „Fudżi-Jama", położony na wyspie Nippon, wysokości 3780 metrów, jest dziś wygasły i dostępny.

W szeregu godnych zwiedzenia rzeczy, pokazano nam w Jokohamie muzeum trzęsienia ziemi w 1923 r. oraz instytut jedwabniczy. Takich instytutów Japonja posiada dwa: w Jokohamie i Osace. Każdy jedwab, eksportowany z Japonji, jest badany przez jeden z tych instytutów przy pomocy bardzo precyzyjnych aparatów.

JOKOSUKA

Po nocy, spędzonej na okręcie, robimy wycieczkę do Jokosuki, gdzie znajduje się port wojenny. Wprost dworca kolejowego samochody marynarki wiozą nas do starego pancernika, obecnie osadzonego na betonie, którym dowodził admirał Togo podczas bitwy pod Cuszimą. Statek ten odnowiono, a ślady kul zaznaczono farbą. Admirał Togo zaliczony jest do rzędu bohaterów narodowych i czczony prawie narówni z cesarzem. Każdy Japończyk, przechodząc przed portretem cesarza, jak i admirała Togo, składa przepisowy ukłon. Szanując uczucia japońskie, składaliśmy również ukłony.

Statek jest obrócony dziobem w stronę domu cesarskiego, a każde miejsce, mające związek z bohaterskim admirałem, jest oznaczone odpowiednim napisem pamiątkowym.

Po zwiedzeniu historycznego pancernika udaliśmy się na duży pancernik współczesny niby w celu

zwiedzenia go, w rzeczywistości nic nam nie pokazano, może dlatego, że pancernik ten przygotowywał się do przewiezienia cesarza Mandżurji do Japonji, a może uważano, że więcej nas zainteresuje dżiu-dżitsu i walka na kije, którą nam zademonstrowano z całym długim ceromonjałem, trwającym dłużej niż sama walka. Przy walce tej zawodnicy wydają okropne ryki, mające oznaczać uprzedzenie przed ciosem.

Zwiedziliśmy później hangary, w których stoją aeroplany zgrabne myśliwskie, ciężkie bombardowe i hydroplany.

Nazajutrz na pokładzie naszego statku odbył się wieczór pożegnalny, na który przybył p. ambasador Mościcki.

OSAKA

9 marca odbijamy od mola i razem z tem rozpoczyna się tak zwana szarzyzna życia, mówiąc poprostu, pranie drelichów. Idziemy cały czas pod motorami i stakslami wzdłuż brzegów Japonji, kierując się do Osaki. Nareszcie zawarliśmy bliższą znajomość z prawdziwym japońskim tajfunem, przy którym siła dochodziła do 12°. Jest to największa skala. Przechyły statku dochodziły do 40°, musieliśmy rozciągnąć liny wzdłuż i wszerz, aby się czegoś trzymać. Nie należy do przyjemności, gdy okręt przewala się z boku na bok, gdy nie można ani stać, ani siedzieć. Oficerowie nasi podczas snu wy-

padają z łóżek na podłogę (my śpimy w hamakach). Przyczem deszcz, trwający 10 minut, zmoczył nas do suchej nitki.

Po pięciodniowej podróży przybijamy do mola Osaki rano, a po obiedzie jedziemy do miasta. Zwiedzamy najpierw muzeum rozwoju kultury, potem udajemy się do Departamentu Morskiego na herbatkę. Dosyć już mamy tych herbatek i przemówień, w czasie których zasypiamy na zmianę, albo my albo Japończycy. Po herbatce wiozą nas do centrum miasta, gdzie rozchodzimy się grupami, aby zetknąć się z ruchem ulicznym.

Osaka jest największem miastem Japonji, gdyż liczy około 3 miljonów ludności.

Ponieważ miasto zwiedzaliśmy pod wieczór, przeto wiele szczegółów zaciera się i uchodzi uwagi. Najpierw zwiedziliśmy wielki magazyn, służący jednocześnie za dworzec kolejowy, a potem mieszamy się z tłumem przechodniów na głównej handlowej ulicy Osaki. Ponieważ ulicami temi nie jeżdżą pojazdy, przeto cały ruch pieszy odbywa się środkiem ulicy. W tych warunkach staje się zbędnem urządzanie chodników. Wpoprzek ulicy nad naszemi głowami rozciągają się całe masy płacht reklamowych, tworzących różnobarwną dekorację. Miasto oświetlone całą masą bardzo pomysłowych i ładnych w rysunku reklam świetlnych neonowych.

Na ulicy grupa nasza stanowi przedmiot zainteresowania. Gdzie tylko zatrzymujemy się, wszędzie zbiera się kupa ludzi, obserwując nas z ciekawością. W takich wypadkach najlepiej uśmiechnąć

się do gapiów, a wówczas oni też się śmieją i misja propagandowa jest wypełniona doskonale.

Nie bez znaczenia jest drobny napozór szczegół, że w kinach wyświetlają wyłącznie filmy japońskie. Stanowi to prawdopodobnie bardzo poważną pozycję oszczędnościową w budżecie 70 miljonowego narodu.

KOBE

15 marca udajemy się do szkoły morskiej w Kobe, portu położonego w południowej części wyspy Nippon. Szkoła znajduje się nad brzegiem morza, co pozwala uczniom na odbywanie ćwiczeń morskich.

Przy wejściu wita nas dyrektor szkoły i prowadzi najpierw na herbatkę. Następnie, podzieleni na trzy grupy, udajemy się zwiedzić urządzenia szkolne i pomoce naukowe, zgromadzone w wielkiej ilości. Podobno Japończycy z trudem pojmują objaśnienia za pomocą rysunku na kartonie lub tablicy i dlatego duża liczba modeli jest niezbędna. Przy brzegu morza znajduje się zatoczka z szalupami do ćwiczeń, a obok wmurowany w beton statek, służący do ćwiczeń.

Po zwiedzeniu szkoły uczniowie japońscy w charakterze gospodarzy rozdzielają między sobą opiekę nad nami tak, że każdy z nas miał swojego opiekuna. Dla urozmaicenia pokazano nam dżiu-dżitsu, walkę na kije i strzelanie, które również odbyło się z ca-

łym rytuałem. Po pokazach, najprzyjemniejszą zazwyczaj częścią oficjalnych wizyt są przekąski.

Dla zaostrzenia apetytu wysłuchaliśmy przemówienia dyrektora szkoły w języku japońskim, przetłumaczonego na angielski przez jednego z japońskich profesorów. W odpowiedzi na to kpt. Meissner przemówił po polsku, a nasz profesor języków przetłumaczył to również na angielski.

ROZDZIAŁ DZIESIĄTY

Po zakąskach, które bardzo nam tym razem smakowały, trzej uczniowie szkoły wygłosili do nas przemówienia: w języku angielskim, francuskim i niemieckim. Miało się wrażenie, słuchając, że mówią danym językiem, ale nic nie można było zrozumieć. Doszliśmy później do wniosku, że sami mówcy nie rozumieli tego, co mówili, i że tylko nauczyli się napamięć, bo gdy się do nich zwracano po francusku lub niemiecku, nie mogli nic odpowiedzieć.

Zkolei jeden z pośród nas przemawiał po francusku, a drugi po niemiecku, bez przygotowania. W odpowiedziach swych nasi zapraszali Japończyków do Gdyni. Na zakończenie Japończycy zaśpiewali swój hymn narodowy.

Siadamy do autobusów i jedziemy do Osaki zwiedzić stary zamek samurajów, a właściwie pozostałe po nim mury i fosy. Na miejscu dawnego zamku wznosi się wybudowana na cześć cesarza piękna wieża w kształcie pagody, z której widać całe miasto.

Po zwiedzeniu wieży znów herbatka w restauracji, znajdującej się w obrębie murów, wreszcie trochę swobodnego spaceru po mieście.

Nazajutrz myjemy i czyścimy statek, gdyż po



WIEŻA W OSACE, WYBUDOWANA PRZED 300 LATY, KU CZCI WSTĘPUJĄCEGO NA TRON CESARZA JAPOŃSKIEGO

południu będą nas rewizytowali uczniowie szkoły morskiej z Kobe.

Nabraliśmy już wprawy w przyjęciach oficjalnych i odrazu po powitaniu każdy z nas wyszukuje sobie Japończyka, którym się opiekuje. Pokazujemy statek, zasiadamy do stołów w między-

pokładzie, przystrojonym „codem“, i bez żadnych przemówień jemy. Na deser demonstrujemy kilka walk bokserskich.

W tym samym czasie na rufie byli podejmowani przez naszych oficerów, p. minister Mościcki, konsul honorowy i goście. Wizyta Japończyków nie trwała długo, sprawnie sformowali czwórki i pośród okrzyków „niech żyją“ i „banzaj“ odmaszerowali.

NAGASAKI

Podróż z Osaki do Nagasaki nie przyniosła nic nowego, choć niewiele brakowało, aby zdarzył się wypadek niecodzienny. W nocy o mało nie zderzyliśmy się z japońską łodzią rybacką, gdyż Japończycy mają zwyczaj w nocy podczas połowu jeździć bez świateł i zapalają je dopiero na 30—40 m. Nie było czasu na meldunek. Nasze „oko“ wrzasnęło tylko na całe gardło: „Ster na prawą burtę!“ co zaraz zostało wykonane i dzięki temu uniknęliśmy zderzenia. Wprawdzie stalowa powłoka „Daru“ napewno wytrzymałaby cios, ale próby takie nie są pożądane.

Nazajutrz koło południa spotkaliśmy japońską wojenną flotę, złożoną z 4 krążowników, 6 kontrtorpedowców, 9 łodzi podwodnych, 1-nej awionetki (pływającego lotniska). Miało się wrażenie że jest to rewja potęgi morskiej Japonji, a przecież to była tylko jej cząstka.

Do Nagasaki przybywamy o 8 rano, a już o godz. 9-ej mamy na pokładzie gości, trzech polskich misjonarzy-Salezjanów. Nazajutrz złożyliśmy im również wizytę, a przy okazji zwiedziliśmy kościół katolicki i domek mieszkalny misjonarzy, bardzo czysty, lecz bardzo skromnie urządzony: ławki, stoły i łóżka — to jedyne ich meble, gdzieniegdzie tylko obrazek święty na ścianie. Praca misyjna widocznie prowadzona jest wytrwale, jeśli prócz kościoła, budują bracia Salezjanie szkołę i prowadzą drukarnię pisma „Rycerz Niepokalanej".

Nagasaki jest portem wojennym i najbardziej typowem miastem japońskiem. Spotyka się tu dużo ryksz (wózki pasażerskie, ciągnione przez ludzi), ulice wąskie, nieasfaltowane, zachowały charakter pierwotny, bez domieszki cywilizacji europejskiej.

Dobrawszy sobie za przewodnika ryksiarza (w jednej osobie koń i dorożkarz) zwiedziliśmy najładniejsze ulice i porobiliśmy małe zakupy.

Nagasaki położone jest w terenie bardzo ładnym, poprzerzynane licznemi kanałami, które podczas odpływu morza paskudnie pachną. Aby wyzyskać ziemię na zboczach gór pod uprawę, urządzają Japończycy na nich wielkie schody. Na płaszczyznach poziomych schodów nasypują warstwę ziemi i osiągają tereny uprawne.

23 marca miasto Nagasaki zgotowało nam przyjęcie, urozmaicone japońską muzyką, śpiewem

i tańcami w strojach narodowych. Trudno mi powiedzieć, jak bardzo mi się to przedstawienie podobało.

Żegnani owacyjnie, opuszczamy gościnną ziemię japońską, naszych rodaków, tam zamieszkałych, i holowani przez 2 statki wyjeżdżamy z portu. Mali harcerze japońscy, którzy odprowadzili nas na jednym z holowników, dają ostatnie znaki pożegnalne. Puszczamy motory i po godzinie stawiamy żagle.

SZANGHAJ

Po trzydniowej podróży zbliżamy się do Szanghaju, położonego nad rzeką Jantsekiang w odległości 20 mil od morza. Jeszcze nie widać brzegów, a już woda w morzu pełna mułu, jak w rzece podczas powodzi. Olbrzymi Jantsekiang zabiera gliniaste brzegi i, zmąciwszy wody swoje iłem i pianą, wlewa je szerokiem ujściem o niskich brzegach do morza.

DŻONKI

W odległości 2—3 mil od morza w ujściu rzeki stoi masa dżonek o bardzo charakterystycznych kształtach. Wszystkie mają ścięte dzioby i rufy, żagle zrobione z ryżowej słomy, maszty pochylone w rozmaitych kierunkach, co stwarza odmienny zupełnie obraz, niespotykany dotychczas w portach.

Posuwając się w górę rzeki, mijamy magazyny, a obok nich statki ładowane i wyładowywane przez ludzi. W całym porcie nie widać maszyn, widocznie są za drogie w stosunku do płacy robotnika.

Za chwilę na trawersie mamy już miasto z dużemi budynkami po 8—10 pięter. Jest to centrum

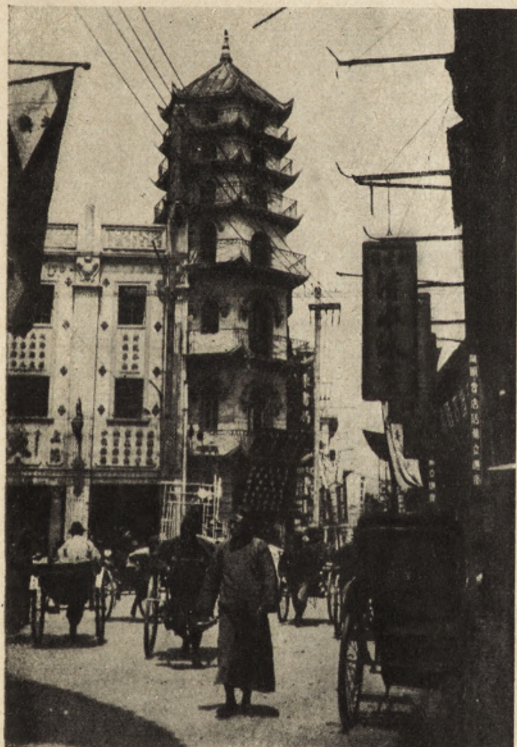


DŻONKI W PORCIE SZANGHAJU

i zarazem dzielnica europejska. Po drodze mijamy dwa wraki (statki zatopione), których widać tylko sterczące z wody maszty.

Nawprost dzielnicy europejskiej stoją poważne okręty wojenne: włoski, amerykański, angielski, francuski i japoński, jako gwarancja spokoju i nietykalności terenów koncesyjnych. Z pośród statków handlowych najwięcej spotyka się angielskich, japońskich i niemieckich. W porcie uwijają się najrozmaitsze rodzaje łódek, żaglówki, wiosłówki, motorówki, holowniki, wszystko to niezmiernie utrudnia nam jazdę. Ale nareszcie o 5-tej po poł. cumujemy się na beczce.

Chociaż nie zapuszczaliśmy się głębiej w dzielnicę chińską, gdyż zostało nam to ze względów bezpieczeństwa zakazane, można było bez trudu stwierdzić, że panuje tam nędza, rzadko spotykana.



TYPOWA ULICA SZANGHAJU

Już ze statku naszego obserwowaliśmy rodziny, mieszkające na dżonkach, które z wdzięcznością chwytały resztki naszych prowjantów, pozostałych w szafkach.

Wszystko wydaje nam się tutaj tanie, chociażby jazda rykszą za 15 centów czyli 30 groszy.

Jedzie się koło 3-ch kilometrów. Sama jazda rykszą też jest oryginalna. Chińczyk nie pyta pasażera o adres, lecz biegnie i tylko na zakręcie obraca głowę w stronę pasażera, który wskazuje mu kierunek drogi. Biegnie zawsze z jednakową szybkością niezależnie od długości trasy.

Bardzo ciekawie wygląda przenoszenie towarów przez Chińczyków. Dwóch ludzi na drągu bambusowym niesie jakiś ciężar. Idą szybkim, krótkim



E RODZAJE POJAZDÓW NA ULICACH SZANGHAJU

krokiem, pokrzykując naprzemian dla utrzymania kroku. Pierwszy śpiewa „hi“, a drugi „ho“, i tak co drugi krok każdy z nich się odzywa.

Tramwaje podzielone na klasy I i II. Policja, zależnie od dzielnicy, składa się z Europejczyków, Chińczyków i Hindusów. Obchodzenie się policji z Chińczykami jest bezpardonowe, walą ich pałkami gumowemi, nie wchodząc w rozpatrywanie sprawy. Widocznie bóg chiński jest srogi i bez-

litosny, kiedy tak urządził ludowi swemu życie na ziemi.

Polonja szanghajska, licząca około 350 osób, podejmowała nas o godz. 17-tej w restauracji



BÓG CHIŃSKI

Auster House Hotel, gdzie spędziliśmy miłe chwile, zakończone wspólną fotografją, poczem udaliśmy się do znanej w całym Szanghaju chińskiej restauracji na kolację. Trzeba było spróbować raz chińskich potraw, lecz chociaż było ich około dwudziestu, żadnej z nich nie warto przeszczepić na grunt europejski.

Od wczoraj odwiedza nas Chińczyk, który tatuuje smoki po 4 do 6 złotych.

Manja tatuowania opanowała wielu, przynajmniej dwudziestu z nas dało się tatuować.

Nie będę kusił się o scharakteryzowanie narodu chińskiego, gdyż wymaga to wielkiego przygoto-



MUR CHIŃSKI

wania naukowego. Nam, Europejczykom, wydają się masy ludu chińskiego, ubogie, nieoświecone i bierne.

Jakie naród ten posiada w łonie swojem możliwości, trudno sądzić.

Niewątpliwie posiada też ludzi mądrych, zdolnych i bardzo bogatych, ale jest zupełnie inny i niezorganizowany.

Czyż można nie uznać oryginalnego piękna, zawartego w architekturze pagody chińskiej, albo nie podziwiać olbrzymiego dzieła swojej epoki, jakiem jest sławny mur chiński, który ciągnie się

na olbrzymiej przestrzeni 2 450 km, zbudowany z cegły, kamienia i brył skalnych, z rozkazu cesarza Shi-Hoang-ti na 200 lat przed narodzeniem Chrystusa, celem zabezpieczenia od napadów tatarskich.

Wysokość muru sięga w niektórych miejscach 11 m., a grubości 7,5 metra. Po objęciu tronu przez dynastję Mandżurską w 1644 roku mur ten stał się bezużyteczny i powoli rozpada się w gruzy.

ROZDZIAŁ JEDENASTY

HONG KONG

7 kwietnia rano zwiedzamy Hong Kong, ostatni etap naszego pobytu na ziemi chińskiej. Miasto dzieli się na dwie części: przemysłową, leżącą na odległej o $1^1/_2$ kilometra od lądu azjatyckiego, wyspie Wiktorji, i mieszkalną — na stałym lądzie.

Wyspa Wiktorja, stanowiąca koncesję angielską, jest górzysta i niezbyt bogata w roślinność. Klimat skutkiem dużej ilości opadów sprzyja rozwojowi malarji. Okres obecny jest okresem zimowym, o najniższej temperaturze plus 10^0 C.

OSOBLIWOŚCI MIASTA

W dzielnicy, położonej na wyspie Wiktorja, znajdują się hotele, banki, urzędy i garnizony wojska. Domy 2—4 piętrowe, jezdnie asfaltowane, lub brukowane kostką, co jednak nie zmienia faktu, że miasto posiada charakter wybitnie chiński. Boczne ulice bardzo wąskie, straszliwie cuchną,

w czem zresztą pryncypalne niewiele im ustępują. Chińskie golarnie pod gołem niebem, chińskie ryksze, stanowiące zasadniczy środek lokomocji, a nawet takie zabytki, jak lektyki i ryksze prywatne, stwarzają obraz typowy dla miast chińskich. Piętrowe tramwaje, z podziałem na kl. III na dole i I na górze, przeznaczoną dla Europejczyków i bogatszych Chińczyków, uzupełniają środki lokomocji. Nie wiem, jak się to stało, że II-ej klasy tramwaje Hong Kongu nie posiadają.

Ludność chińską cechuje wyraźne ubóstwo, jednak nie spotyka się takiej nędzy, jaką widzieliśmy w Szanghaju.

Miasto położone jest u podnóża wzgórz, na zboczach których widać wille i pałacyki bogatych ludzi, zdala od smrodliwych ulic i malarycznych wyziewów wybrzeża. Pięknie utrzymane drogi i zębate kolejki ułatwiają komunikację z wybrzeżem. Wieczorami serpentyny świateł pną się po wzgórzu, wskazując szlaki dróg, oświetlonych lampami elektrycznemi. Objeżdżając wyspę samochodami, zauważyliśmy na zboczach gór groby chińskie, w kształcie stożków o wklęsłych bokach, lecz z braku czasu nie zdołałem bliżej poznać zwyczajów, związanych z grzebaniem ciał zmarłych.

Osobliwość stanowi używana tutaj fajka chińska. Jest to bambus dług. pół metra, grub. 5 cm, w połowie umieszczony jest kawałek wydrążonego drzewa, do którego napycha się tytoń. Jeden z końców bambusa służy jako ustnik.

„TOALETA“ NASZEGO OKRĘTU

Korzystając ze znajdującego się w porcie suchego doku, komendant Maciejewicz zarządził skrobanie dna naszego statku, aby usunąć muszle i wodorosty, które na morzach południowych przyczepiają się do dna, hamując szybkość. Suchy dok jest to rodzaj kanału, którego jeden koniec dotyka lądu, a drugi łączy się z wodą.

Po wprowadzeniu doń statku, kanał zamyka się śluzą, następnie wypompowuje się wodę i znajdujący się wewnątrz statek osiada kilem na specjalnem podwyższeniu. Dostęp do dna statku mamy wówczas otwarty. Na szczęście dno „Daru“ niezbyt silnie porosło pomimo 8 miesięcznej naszej podróży, a robotnicy portowi dość szybko załatwili się ze skrobaniem i dwukrotnie je pomalowali.

DALSZA DROGA

12 kwietnia wychodzimy z portu. Szalone upały, trwające od dwóch dni, nagrzewają powietrze i wodę tak, że w nocy trudno usnąć w międzypokładzie. Temperatura wynosi 35° C, słońce stoi w zenicie, a na niebie niema ani jednej chmurki. Dopiero nazajutrz ujrzeliśmy na horyzoncie obłoki, które po trzech godzinach dosięgły nas, lecz niestety, bez deszczu. Cóż za rozkosz podczas takiego upału stać na sterze, osłoniętym od słońca płótnem.

Po kilku dniach nareszcie nadciągnęła chmura deszczowa, którą powitaliśmy wszyscy z wielką radością.

Dnia 21 kwietnia wypada Wielkanoc, dlatego też — pobudka o godz. 6.45, potem Msza Święta i kazanie, a następnie śniadanie świąteczne, do którego prócz zwykłych porcyj dostaliśmy kiełbasę, polędwicę i po 2 symboliczne święcone jajka.

Mijamy wiele wysepek i statków, co wskazuje na bliskość lądu.

SINGAPORE — INDJE ANGIELSKIE

Gdy się słyszy słowo „Indje", staje nam przed oczami krajobraz, pełen zdradliwych wód, gdzie czają się krokodyle, a w gąszczach palmowych lasów węże i drapieżniki. Jeżeli chodzi o krajobraz, to zastałem go takim, jakim sobie go zawsze wyobrażałem. Z drapieżnikami nie mieliśmy możności spotkać się.

Ale cywilizacja europejska mocne posiada siekiery, pod któremi padają lasy palmowe, na miejscach bagnistych brzegów powstają kamienne bulwary, na miejscach ścieżek leśnych asfaltowane jezdnie. I oto przed nami port Singapore, jedno z wielkich źródeł dobrobytu Anglji.

ZAWSZE NAJPIERW HANDLARZE

Przybycie okrętu do portu jest zjawiskiem o znaczeniu przedewszystkiem handlowem. Dlatego też wszędzie, gdziekolwiek przybywamy, witają nas handlarze. Ściśle biorąc, nie jestem pewny, czy nas witają, nawet przypuszczam, że witają nas

tylko w myśli, bo odrazu przystępują do interesu. Ponieważ jesteśmy w Indjach, przeto nic dziwnego, że między handlarzami muszli, korali i t. p. napotykamy sprzedawców drogich kamieni. Oczy-



LAS PALMOWY W INDJACH ANGIELSKICH

wiście, przeważają kamienie półszlachetne, jak ametysty, onyksy, opale i inne, nieznane nam bliżej, o pięknym wyglądzie i niewiadomej wartości. Sądzę jednak, że wartość tych kamieni nie musi być tu duża, skoro jeden z kolegów, wzamian za za-

proszenie handlarza na mizerny obiad, otrzymał na pamiątkę dosyć duży i piękny kamień.

Singapore, położone na wyspie tejże nazwy, należy do kolonij angielskich i służy jako baza dla angielskiej floty wojennej.

Ludność składa się z Hindusów i Malajczyków. Europejczyków prawie nie widać.

ULICA W SINGAPORE

Centrum miasta znajduje się tuż nad brzegiem morza i składa się z dwóch ulic, biegnących równolegle do mola. Ulice wszystkie asfaltowane i utrzy-



PORT SINGAPORE OD STRONY MORZA

mane bardzo czysto. W centrum miasta znajdują się główne urzędy i banki, handel ogniskuje się w dzielnicy malajskiej, przylegającej bezpośrednio do centrum. Sklepy od strony ulicy zupełnie otwarte, a wystawy urządzone bez specjalnego gustu. Malajczycy są ubrani w lekkie spodnie i prześcieradła, któremi okrywają piersi, lub w krótkie płócienne

spodnie i koszulę, wypuszczoną na wierzch z nieodłącznym zawojem na głowie. Ubiór Hindusów niewiele się różni od ubioru Malajczyków. Podziwiałem zręczny sposób owijania się prześcieradłem naokoło ciała przez tubylców. Robią to tak umiejętnie, że nietylko dokładnie są okryci, ale prześcieradło nie osuwa im się z ciała i nie tamuje swobody ruchów.

W policji miejscowej służą przeważnie Malajczycy, Hindusi natomiast są używani jako służba domowa, dozorcy i woźni w bankach i urzędach.



WOZY ZAPRZĘŻONE W WOŁY-JAKI

Środki lokomocji stanowią ryksze, autobusy, taksówki i tramwaje bez szyn, co pozwala im do pewnych granic na zbaczanie z drogi w razie zatamowania ulicy. Ludność rolnicza posługuje się, dla przewozu ciężarów, dwukołowemi wozami, zaprzężonemi w woły-jaki, kierowane zapomocą sznurków, przeciągniętych przez nozdrza wołów.

CO JEST PIĘKNEGO?

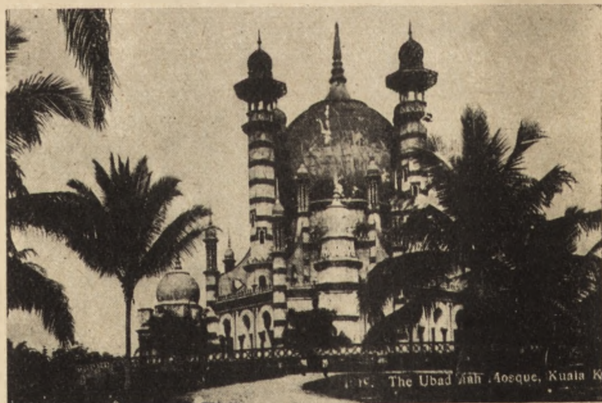
Byłoby niesprawiedliwością powiedzieć, że wszystko, co imponujące i ładne, stworzone jest przez Europejczyków, a wszystko, co mizerne, nale-



MECZET MALAJSKI W SINGAPORE

ży do cywilizacji miejscowej. Bo oto oglądamy dwie przepiękne świątynie, które mogłyby być ozdobą każdej ze stolic europejskich i niejeden sławny architekt chętnieby się pod niemi podpisał.

Chrześcijanie posiadają piękną gotycką katedrę św. Andrzeja, jakby żywcem przeniesioną z Europy. Zwiedziliśmy także świątynię chińską, ozdobioną lampionami, malowidłami i rzeźbami z drzewa, przedstawiającemi bogów z wykrzywionemi twarzami i wykręconemi na wszystkie strony ciałami. Przed posągami bogów palą się kadzidła o bardzo miłym zapachu, rozchodzącym się po całej świątyni. Z boku ołtarza znajduje się wazonik z pałeczkami, do których przymocowane są karteczki z numerami.



MECZET W SINGAPORE

Jak mnie poinformowano, wierny wyciąga pałeczkę z wazonika, podaje ją z głęboką wiarą i skupieniem kapłanowi. Ten rozwija karteczkę i według numeru odnajduje w księdze wróżbę lub radę, którą następnie odczytuje wiernemu.

NIE WSZYSTKO EUROPEJCZYK ROZUMIE

Trudno jest Europejczykowi w czasie kilkogodzinnego zwiedzania miasta poznać wierzenia tu-

tejszej ludności i znaleźć różnicę między wierzeniami, zabobonami i symboliką. Nie zdołałem się dowiedzieć, co znaczyły wytatuowane, czy też wyrysowane jakieś znaki na czołach wielu spotykanych dzieci malajskich. Na zakończenie zwiedziliśmy park miejski, niezwykle pięknie położony, a różniący się od parków europejskich prawie całkowitym brakiem kwiatów — zastępują je różnorodne drzewa i krzewy południowe. Strzyżone aleje tworzą korytarze od szerokich, aż do bardzo wąskich, dając miły chłód, piękne trawniki, to znów stawy, jak z bajki, a na tem tle oswojone małpki baraszkują, lub spacerują po alejach.

Wieczorem, zmęczeni upałem, wracamy na statek, gdyż nazajutrz wychodzimy w morze, aby udać się do Batawji.

ROZDZIAŁ DWUNASTY

W DRODZE DO BATAWJI

Od samego rana pogoda niepewna i kilkakrotnie pada deszcz.

Aby dotrzeć do Batawji, położonej na wyspie Jawie, trzeba przejść przez bardzo wąskie przejście między wyspami Sumatrą i Banka. Przejście to jest wąskie, płytkie i posiada bardzo mało znaków orjentacyjnych dla żeglugi, jak latarń, boi pływających, według których można prowadzić statek. Z tego powodu na pokładzie znajduje się stale oficer służbowy i I. oficer, zastępujący chorego komendanta statku. Tutaj dopiero oficerowie dali nam pokaz sztuki nawigacyjnej. Przejeżdżając między Sumatrą i Banka, widzimy tylko na wyspach lasy i lasy, gąszcze podzwrotnikowe, ponad które wystrzeliwują wiotkie palmy, lekko kołyszące się na wietrze.

Do Batawji przybijamy 27 kwietnia o godz. 17.30, chociaż już od południa mijaliśmy wiele wysepek, zwiastujących zazwyczaj ląd stały, lub dużą wyspę.

Brzegi Jawy od strony portu są niskie, a krajobraz lesisty nie różni się niczem od krajobrazu Sumatry i innych wysp Zundskich.

BATAWJA

Wyspa Jawa należy do Holandji i wchodzi w skład kolonij Indyj Holenderskich, (Sumatra, Celebes, część Borneo i przeszło 4 000 małych wysepek). Miasto Batawja leży w odległości 8 kilo-



KANAŁ W BATAWJI

metrów od Portu Bat i jest największem miastem tej wyspy. Ludność Jawy stanowią Malajczycy oraz grupka Holenderów.

Jak wszędzie w kolonjach, tak i tutaj, miasto dzieli się na część, zamieszkałą przez krajowców (starą Bat), i część, w której mieszkają Europejczycy, mówiąc nawiasem, w pięknych willach. Miasto poprzerzynane kanałami, w których woda prawie wcale nie płynie. Niewybredni krajowcy piorą tu bieliznę, a nawet korzystają z kąpieli w środku

miasta. Dla Europejczyka taka kąpiel jest niezbyt pociągająca, gdyż w kanałach tych chyba jest więcej brudu, niż wody. Nie chciałbym rzucić potwarzy na zarząd miasta, ale mam wrażenie, że do kanałów spływają także i ścieki.

DENTYSTA NA ULICY

Zato ulice wszystkie asfaltowane i utrzymane bardzo czysto. Domy naogół jednopiętrowe, zbu-



TARGOWISKO W BATAWJI

dowane z drzewa. Sklepów niewiele, wskutek czego handel odbywa się na targowiskach, na jednej z ulic zauważyłem zakład dentystyczny. Batawja naogół robi wrażenie miasta prowincjonalnego i jedynie gmachy rządowe, banki i dworzec kolejowy mają wygląd reprezentacyjny. Lokomocję stanowią tramwaje parowe i elektryczne, samochody i dwukołowe dorożki z daszkiem, chroniącym od słońca, zaprzężone w bardzo małe koniki miejscowej rasy.

MUZEUM JAWAJSKIE

Po zwiedzeniu miasta udajemy się do miejscowego muzeum, posiadającego bardzo ciekawe zbiory strojów, monet, broni i narzędzi codziennego użytku tutejszej ludności jawajskiej, od czasów kultury pierwotnej, aż do chwili obecnej. Oczywiście, stanowią one, w przeważającej części, zabytki przeszłości, gdyż obecna Jawa żyje życiem cywilizowanem z uwzględnieniem własności klimatycznych kraju. Gęstość zaludnienia Jawy (400 mieszkańców na 1 km^2), jest większa niż gęstość zaludnienia Belgji (360 miesz. na 1 km^2), w tych więc warunkach trudno, aby zachowała się kultura pierwotna, której sprzyjają tylko wielkie obszary niezaludnione. Z żalem opuszczaliśmy, po godzinnym pobycie, muzeum, w którem możnaby spędzić kilka dni na oglądaniu zbiorów, ale musimy wracać na statek.

NIESPODZIANKA: POLAK!

Na molo niespodzianka. Oczekuje na nas Polak, inż. Zwierzycki, zamieszkały tutaj od 9 lat na stanowisku generalnego dyrektora Instytutu Kartograficznego na obszar Indyj Holenderskich. Inż. Z., oprócz języków angielskiego, francuskiego, niemieckiego i holenderskiego, włada jeszcze 4 narzeczami tutejszemi, co bardzo pomaga mu w jego pracach. Na zaproszenie inż. Zwierzyckiego, udaliśmy się nazajutrz do miejscowości Bandoeng, odległej od Batawji o 200 km, celem zwiedzenia

formacyj wulkanicznych, przyczem usłyszeliśmy wiele ciekawych objaśnień. Staropolska gościnność znalazła wyraz w serdecznem przyjęciu, jakie na zakończenie urządził p. inż. Z. w swoim domu.

Dnia 30 kwietnia o 8 rano siadamy do pociągu i przez Batawję (miasto) udajemy się do odległej



PAŁAC GENERALNEGO GUBERNATORA INDYJ HOLENDERSKICH W BUITENZORGU

o 1½ godz. jazdy koleją miejscowości Buitenzorg, sławnej ze swego największego w świecie ogrodu Botanicznego, w którym znajduje się pałac gubernatora generalnego Indyj Holenderskich.

OGRÓD CUDÓW

Trudno opisać, a jeszcze trudniej ocenić komuś, kto nie jest przyrodnikiem, lecz marynarzem, cuda tego ogrodu. W kraju, gdzie sama przyroda jest egzotyczna, gdzie najzwyklejsze zarośla mają charakter cieplarniany, nietrudno wyhodować fenomenalne okazy przyrodnicze.

Ogród ten znany jest z tego, że każda niemal roślina hodowana jest w największej ilości odmian. Samych orchidei jest około 5000 odmian, zgrupowanych w jednem miejscu. Niezliczone ilości gatunków i odmian palm, kaktusów i paproci, ogromne liście rośliny Victoria Regia, zdolne utrzymać



VICTORIA REGIA (LIŚCIE)

na swej powierzchni siedzące dziecko, wprawiają w zdumienie największego nawet profana.

Bardzo ciekawy jest kwiat, przyciągający swym, odrażającym dla ludzi, zapachem, owady, które, dostawszy się do korony kwiatu, giną. Kwiat ten o rozmiarach około 200 cm^2 jest koloru białego, poprzerzynany licznemi czarnemi linjami, wewnątrz korony fioletowy. Pomimo zabójczego działania, jakie wywiera na owady, nie żywi się niemi, lecz sokami drzewa, na którem rośnie.

Na specjalną uwagę zasługuje drzewo, którego korzenie wystają na 1—1½ metra nad powierzchnią ziemi, tworząc jakby ściany, ciągnące się na

przestrzeni 2 metrów. Takie korzenie posiada kilka gatunków drzew podzwrotnikowych np. Parkia, Ficus, Sterculia i inne.

Ogród, poprzerzynany licznemi potokami, nad któremi rzucono mosty wiszące lub zwykłe, posiada miejscami charakter parku o zakątkach, przypo-



W BUITENZORGU. KORZENIE DESKOWATE DRZEWA PODZWROTNIKOWEGO

minających dżunglę, gdzie ljany 50 metrovej długości i pnącze tworzą ścianę nie do przebycia.

Zmęczeni całodzienną wycieczką, wracimy na statek na przyjęcie kilku Polaków, zamieszkujących na Jawie.

ZWIERZYNIEC NA OKRĘCIE

W miarę postępu podróży po egzotycznych krajach, powiększa się zwierzyniec na okręcie. Przybyły nam: 4 papugi, 2 małpki, 1 kot dziki i 1 ichneumon. Ciekawe jest, że nietylko ludzie,

lecz zwierzęta także zapadają na morską chorobę, podczas silnego kołysania. Dowód tego dały nam nasze małpki.

I ZNOWU W DROGĘ

Wyjeżdżamy z Batawji 1 maja, „łapiemy słońce“, t. j. mierzymy sekstansem kąt, pod jakim pada słońce w danym momencie, a nasze małpki zabawiają nas swojemi igraszkami i minami.

Podróż z Batawji do portu Broome w Australji trwała 9 dni: Mijamy po drodze wysepki, pozbawione zupełnie roślinności, a jednak zamieszkałe, gdyż widzieliśmy przy brzegach małe żaglówki rybackie. Przypuszczamy, że mimo braku zadrzewienia, muszą tam być uprawiane jakieś jarzyny. W pewnem miejscu na tle spokojnego morza zauważyliśmy piętrzące się fale. Okazało się, że w miejscu tem spotykają się dwa prądy wodne o dużej sile. Gdy statek nasz nadpływał w to miejsce, prąd zniósł go z kursu o 30° z taką szybkością, że sternicy nie zdążyli przeciwstawić się temu.

6 maja jesteśmy na Oceanie Indyjskim, co odrazu było można poznać po długiej fali.

IMIENINY NA OCEANIE

8 maja wypadają imieniny kapitana Kosko, komendanta naszego odwachu, zwanego powszechnie „ojcem Kosko“, gdyż jest on naprawdę ojcem dla uczniów. Uroczyste złożenie życzeń odbyło się

o północy z 7 na 8 maja po zejściu ze służby. Na czele pochodu szedł starszy uczeń, niosąc laurkę z podpisami III odwachu, dalej 4-ch ludzi z lampami sztormowemi na drągach, a za nimi III odwach, przy dźwiękach harmonji, pomaszerował pod rufę. Okrążywszy ją, otoczyliśmy kołem solenizanta i wręczywszy laurkę, wznieśliśmy okrzyk „100 lat“ oraz kilkakrotnie rzuciliśmy go w górę. Krzyki nasze musiały obudzić śpiących o tej porze oficerów, lecz nie mogliśmy sobie tym razem odmówić manifestacji naszych uczuć przywiązania.

ROZDZIAŁ TRZYNASTY

AUSTRALJA

9 maja zarzucamy kotwicę przy brzegach Australji u wejścia do Broome, spełniającego rolę stolicy północno-zachodniej części Australji. Brzegi australijskie zdaleka wyglądają jako płaskie, piaszczyste i bez żadnej prawie roślinności. Samo wybrzeże tuż nad plażą utworzone jest z pokładów gliny, popękanej i tak wypalonej przez słońce, że wygląda, jak ciemno-czerwona cegła. O kilka mil od brzegu zaczyna się pustynia australijska, dlatego też tylko wąski pas nadbrzeżny jest zaludniony, i to słabo.

Dawniej wyławiano tu u wybrzeży perły, obecnie przemysł ten zanika z powodu znacznej zniżki cen i zmniejszenia się ich ilości u wybrzeży.

Miasto Broome liczy około 2 000 ludności. Mieszkańcami Broome są przeważnie Anglicy, chociaż nie brak czarnych jak heban krajowców. Miasteczko ciągnie się wzdłuż szosy, stanowiącej jednocześnie pryncypalną ulicę. Po obu jej stronach domy

z ogródkami (w rodzaju willi), mały kościołek, urząd pocztowy, przypominający architekturą podwarszawski pensjonat, 1 kino, 2 banki, a nad tem wszystkiem palące australijskie słońce. Niezawsze jednak bywa tutaj tak pogodnie. Dwa miesiące temu przeszedł cyklon, które wyrządził wielkie szkody w budowlach, zadrzewieniu i urządzeniach. Widzieliśmy np. ogromny odłam skały, oderwany przez cyklon od swej podstawy.

OSOBLIWOŚCI

Brzeg australijski od tej strony robi wrażenie ponure. Niewątpliwie odgrywa tu rolę bliskość pustyni. Na piaszczystym brzegu pełno wielkich muszli, których nikt nie zbiera, gdyż zaopatrzyliśmy się już w ładniejsze okazy na Martynice. Osobliwość stanowią kraby — pustelniki, które spotykaliśmy na plaży. Kraby te posiadają miękki delikatny odwłok, a chcąc zabezpieczyć tę bezbronną część ciała, łatwo na szwank narażoną, szukają sobie pustej, opuszczonej przez ślimaka muszli i ukrywają w niej odwłok, dźwigając wszędzie z sobą ten domek. Gdy krab podrośnie i muszla staje się dla niego zbyt ciasna, przechodzi do innej, większej.

W Australji mieszka około 8 miljonów mieszkańców, przyczem połowa w miastach, a druga połowa wąskim pasem nad brzegiem morza. W Sydney mieszka 2 miljony, w Melbourne 1 miljon i 1 miljon w pozostałych miastach. Ludność zaj-

muje się hodowlą bydła i owiec oraz handlem. Wielcy hodowcy nie wiedzą nawet dokładnie, ile tysięcy sztuk inwentarza znajduje się w ich stadach. Bydła tego nikt nie doi, nie opłaca się również wywóz żywego inwentarza, a tylko produktów mięsnych, skór i wełny.

TAJEMNICZA GŁĄB LĄDU

Część środkowa Australji jest jeszcze bardzo mało zbadana i niema nawet dokładnych map terenów środkowych. Szczegołów tych udzielił nam miejscowy ksiądz, mieszkający tutaj od 5 lat, z zamiłowania archeolog z ukończonemi studjami w Wiedniu. Ksiądz ten ma do dyspozycji samochód i samolot. Podróże odbywa w towarzystwie tubylca, służącego mu za tłumacza. Rząd brytyjski popiera misje, gdyż te nietylko grupują koło siebie dzikich tubylców, ale zbierają dane naukowe i statystyczne o ich trybie życia, obyczajach i liczebności.

Głąb lądu kryje wielkie bogactwa mineralne, jak złoto, miedź, ołów, węgiel, i niewątpliwie przyjdzie czas, kiedy ludzie dotrą do tych zapomnianych narazie terenów, aby wyzyskać je na swoją korzyść. Dziś obok tych bogactw przechodzą obojętnie bandy koczownicze tubylców, już to uciekając przed zalewami, które powodują występujące z brzegów rzeki w czasie deszczowej pory, już to wracając do nich w czasie suszy, tak wielkiej, że rzeki całkiem wysychają. Plemiona te używają dotychczas narzędzi i broni pierwotnych.

POLOWANIE NA „DJABŁA MORSKIEGO"

Nabrawszy na wybrzeżu czystego piasku na potrzeby okrętu, wróciliśmy na pokład, gdy wtem jeden z kolegów zauważył obok statku dwie olbrzymie „raje". Raja jest to ryba pokrewna żarłaczom. Wygląda jak olbrzymi płat ciemnej skóry od $1^{1}/_{2}$ do 4 m długi i takiej prawie szerokości. Waga rai dochodzi do 200 kg. Nazywają ją także „djabłem morskim". Kształtem swoim przypomina olbrzymią tarczę z oczami na wierzchu głowy. Niezwłocznie zorganizowano polowanie na motorówce, aby strzelać zbliska. Raje poczuły, że niezwykły przeciwnik może być niebezpieczny, dlatego, nie spiesząc się zbytnio, poczęły się oddalać. Rozpoczął się pościg; po każdym strzale raja zanurzała się i płynęła pod wodą, pojawiając się o kilkadziesiąt metrów dalej. Wlazłem na saling, skąd widać było dokładnie pod powierzchnią wody jej ciemne cielsko, i stamtąd podawałem motorówce kierunek ucieczki ryby. Niestety, pościg skończył się niepowodzeniem. Zato polowanie na lądzie lepiej się udało, a trofea myśliwskie kapitana Meissnera powiększyły się o zabite 2 kangury.

Po trzydniowym pobycie opuszczamy Australję, żegnani przez zebraną na wybrzeżu ludność. Bierzemy kurs na Afrykę.

AUSTRALJA — AFRYKA

Już od 24 godzin ślizgamy się po długiej fali oceanu Indyjskiego, wiatr jest słaby, ale często

zmienia kierunek, wskutek tego musimy często brasować. Przez 3 dni zmienny wiatr dodaje nam roboty, ale marynarz jest cierpliwy.

Wieczorem 16. V. spotrzeżono brak naszego pelikana, który prawdopodobnie wypadł za burtę. Brak ten poniekąd uzupełniają dwie białe papugi, które komendant zakupił w Australji, ale papug mamy już kilka, pelikan zaś był naszym jedynakiem. Coprawda nieraz dawał nam się we znaki, gdyż bardzo zanieczyszczał pokład.

17 maja rano mamy wypracowanie na temat: „Co daje państwu własna flota handlowa", a po południu puszczamy w ruch pompę ratunkową, żeby sprawdzić, czy dobrze działa.

WIEŚĆ O ŚMIERCI MARSZAŁKA

Wieczorem o godz. 22.30 otrzymał okręt radjodepeszę o śmierci Marszałka Piłsudskiego, która wywarła na nas wszystkich przygnębiające wrażenie.

Z powodu żałoby zaprzestano wydzwaniania godzin i gwizdania na zbiórki. Podniesienie bandery też odbyło się innym sposobem, niż zwykle. Oficer daje rozkaz: „Do bandery". Obracamy się frontem do bandery, która zwolna podnosi się do normalnej wysokości, następnie „czapki zdjąć" i bandera opuszcza się do połowy wysokości masztu. Wreszcie komenda „baczność" — i stajemy normalnie na zbiórce. Rano msza żałobna, a potem odczyt kpt. Kosko o życiu i wielkich

czynach Marszałka. Po odczycie zbiórka na pokładzie, gdzie komendant powiadomił nas, że Marszałek został już pochowany na Wawelu. Ponieważ pogrzeb już się odbył, przeto banderę podniesiono na zwykłe miejsce, a hołd ostatni złożyliśmy przez zachowanie minutowej ciszy.

Z FALI NA FALĘ

Życie okrętowe wróciło znów do normalnego stanu. Okręt przechodzi z fali na falę, zostawiając za sobą setki mil dziennie — nauka i praca zmieniają się naprzemian: reperujemy żagle, sporządzamy wycieraczki do nóg ze starych lin, robimy próbne alarmy, a na wykładach wzbogacamy naszą wiedzę żeglarską. Od 10 dni opuściliśmy brzegi australijskie. Pogoda „w sam raz". Podczas wykładów sygnalizacji codem (zapomocą chorągiewek) pojawił się kaszalot, który swoją „osobą", więcej nas zainteresował, niż cały „cod", ale, chciałbym widzieć takiego, co nie zainteresowałby się spotkanym na oceanie wielorybem i opuścił okazję przyjrzenia mu się choćby zdaleka. Wprawdzie widzieliśmy go już kilkakrotnie, jednak jest to spotkanie, bądź co bądź, niecodzienne.

MOŻE BYĆ BURZA

Znów dwa dni płyniemy z dużą szybkością, robiąc po dwieście kilkadziesiąt mil na dobę. Przygotowujemy się do zabicia luków, gdyż barometr

opada i może przyjść wiatr jeszcze silniejszy. Rannej mszy nawet nie było z powodu silnego „kiwania". Spodziewanej burzy niema, dlatego też po południu z nudów urządziliśmy konkurs piękności, oczywiście z fotografji. Do konkursu stanęły 23 zawodniczki (fotografje), między niemi były trzy piękne Japonki, ale zwyciężyła „Miss Havai". Znaleźli się i „kupcy" na niektóre fotografje. Za jedną po długiej licytacji zapłacono 6-ciu zdjęciami ze statku.

Wieczorem komendant Maciejewicz opowiadał nam o swoich przeżyciach w łodzi podwodnej, która zatonęła, a z której zdołał się uratować z 5-ciu ludźmi. Załoga wynosiła 21 ludzi: 5-ciu ginie w maszynach, 2-ch z braku sił topi się, gdy strumień wody uderza, 6-ciu ratuje się, reszta ginie w przedniej komorze. Przeżycia te mogłyby dać materjał do całej książki. 21 ludzi przeżywa świadomość swojej nieuniknionej śmierci, piętnastu pozostaje we wspólnym grobie. Ale marynarz, oderwany na długie miesiące od swojej rodziny, przyzwyczajony do niebezpieczeństw, staje się z czasem nieczuły, pogardza śmiercią, niewiele sobie z niej robiąc, tak jak ona za nic ma sobie życie ludzkie.

WODA W SALI, CHININA W CUKRZE

28 maja podczas porannych wykładów nastąpił tak gwałtowny przechył, że woda wlała się iluminatorami do sali wykładowej, co nigdy dotąd

nas nie spotkało. Po południu przyszedł tak silny szkwał z deszczem, że przerwał jeden z żagli w dwóch miejscach. Ale wszystkie figle, które nam płata żywioł, zaliczamy do drobnych nieprzyjemności w porównaniu z tym, jaki naszej grupie, jadającej przy jednym stole, zrobili koledzy. Stół nasz dzięki swojej zapobiegliwości znany jest z bogactwa. Ostatnim naszym skarbem było 3 kilo cukru, którym szczyciliśmy się oczywiście. Stół sąsiedni jest pod każdym względem przeciwieństwem naszego. Zazdroszcząc nam bogactwa, otworzyli w nocy naszą szafkę i do cukru dosypali chininy. Oczywiście musieliśmy pić gorzką kawę. Cios ten grupa nasza odczuła dotkliwie. W obiad snujemy złote sny o przyjęciu, jakie nas czeka w Gdyni, czem wszyscy wyśmienicie się bawią.

2 czerwca, chociaż przypada niedziela, mszy niema z powodu wielkiego kołysania się okrętu, po południu wyrzucamy kotwicę za burtę, aby była gotowa do zakotwiczenia, gdyż jutro rano mamy przejechać na wyspę św. Maurycego. Ponieważ wiatr pędzi nas z dużą szybkością, zwijamy część żagli, nie chcemy bowiem przyjechać do portu w nocy.

ROZDZIAŁ CZTERNASTY

PORT LOUIS

3 czerwca od samego rana widać brzegi wyspy „Mauricius" i kilka małych wysepek, które bardzo szybko mijamy, jadąc z szybkością 12 węzłów. O godz. 10.30 wchodzimy do portu „Port Louis". Żadnego innego statku niema, jesteśmy przeto w porcie jedynymi przybyszami. Po solidnem zacumowaniu się na dwóch kotwicach od dziobu i 4 stalówkach na beczce, gdyż silne wiatry tu przechodzą, gotujemy się do „bander-gali", aby uczcić przypadające w tym dniu 25-lecie panowania króla angielskiego.

Wyspa św. Maurycego leży na oceanie Indyjskim w odległości 880 km od Madagaskaru, należy do gromady wysp Maskareńskich, odkryta została w roku 1507 przez Portugalczyków, z kolei przeszła we władanie Holendrów, a następnie Francuzów, którzy w roku 1814 po upadku Napoleona ustąpili wyspę Anglikom. Obszar wyspy wynosi 1915 km^2. Teren górzysty i kamienisty, co nie prze-

szkadza uprawie wszelkich roślin podzwrotnikowych i wielu europejskich. Znajdują się tu duże plantacje trzciny cukrowej. Port Louis jest sto-



PORT LOUIS NA WYSPIE ŚW. MAURYCEGO. POMNIK POLEGŁYCH PODCZAS WOJNY 1914—18

licą wyspy i portem węzłowym między Afryką, Australją i Chinami, gdzie można zaopatrzyć się w węgiel i wodę. Ludność składa się z Anglików, Francuzów, Mulatów i Murzynów, a nawet Japończyków. Pomimo tak dawnej przynależności do Anglji, mieszkańcy zachowali sympatję do dawnej

władczyni Francji i posługują się językiem francuskim, lub miejscowem narzeczem, będącem zniekształconym językiem francuskim. Anglicy nie są lubiani przez ludność tubylczą kolorową, z czem ci ostatni wcale się nie kryją, nawet wówczas gdy zajmują posady rządowe. Przyczynę stanowi wyniosłe traktowanie Mulatów przez Anglików. Wyspa posiada 50 000 mieszkańców, w tej liczbie tylko 5 tys. białych.

Mieliśmy okazję być świadkami antagonizmu Maurycjan względem Anglików w czasie naszego pobytu na wyspie. Rozgrywano mecz piłki nożnej między rdzennymi mieszkańcami wyspy a drużyną wojska angielskiego. Mecz ten dla Maurycjan był jakby meczem międzypaństwowym i zakończył się porażką Anglików w stosunku 3 : 1 ku szalonej radości mieszkańców. Trudno opisać, jak południowy temperament dawał wyraz radości z powodu poniżenia dumnych przedstawicieli Anglji.

NIE PRÓŻNUJEMY !

Tygodniowy nasz pobyt na wyspie został przeznaczony na ćwiczenia w wiosłowaniu i naukę żaglowania na szalupach. Z tego powodu mamy nowy rozkład zajęć dziennych. Rano po zmoczeniu pokładu i oczyszczeniu mosiądzu wsiadamy do szalup i żeglujemy do obiadu, a po dwugodzinnej przerwie drugi raz, aż do godz. 17-ej.

Masa osób zwiedza nasz statek, przeto nietylko oficerowie, ale i wszyscy z pośród nas, znający język

francuski, zostali użyci do oprowadzania gości i robienia honorów domu. Czynność ta przypadła i mnie w udziale, przyczem otrzymałem od swojej grupy gości kilka widokówek z dedykacjami na dowód sympatji dla polskiej ekspedycji szkolnej.

Wieczorem wrócił komendant Maciejewicz z polowania na jelenie, na które został zaproszony. Jako trofeum myśliwskie przywiózł jednego jelenia, chociaż zabił ich kilka.

W DRODZE DO DURBANU

Po tygodniowym pobycie 10 czerwca wychodzimy z portu i stawiamy „marsle“ i „kliwry“, gdyż mamy „beidewind“. Szybkość wynosi 10 węzłów. Okręt mocno się „kiwa“, wskutek czego nasze małpy chorują po kątach na morską chorobę. W południe wypadła za burtę najładniejsza z naszych małp; niestety, nie dało się jej uratować. Po dwóch dniach puszczamy motory, bowiem szybkość nasza bardzo się zmniejszyła, a nam się śpieszy obecnie.

13 czerwca znów zerwał się silny wiatr i szybkość wzrosła do 12 węzłów, pada deszcz, fale gwałtownie biją o burtę.

STRATA SZALUPY

W nocy statek niespodziewanie pochylił się na jeden bok, a fala, wyparta z pod statku, podniósłszy się w górę, zalała szalupę ratunkową, wiszącą za burtą na linach. Pod ciężarem szalupy, pełnej wody,

urwało się wiązanie, przytrzymujące jeden z jej końców, tak że zawisła na talji rufowej, nurzając się w wodzie. Noc, bardzo wysoka fala i szybkość 12 węzłów, przy której zdarzył się wypadek, bardzo utrudniały akcję ratowniczą. Chcieliśmy holować łódź za statkiem, ale gwałtowna fala rzuciła ją pod rufę statku, który, przygniótłszy ją swym ciężarem, oderwał od liny. Wartość szalupy wynosi 5 000 zł, dlatego też strata wywarła na wszystkich przykre wrażenie. Aby uspokoić bryzgi fal, leliśmy nawet oliwę i ropę za burtę.

Po burzliwej nocy nastał ranek 14 czerwca, cichy i pogodny. Wiatr jest tak słaby, że prawie stoimy w miejscu, od czasu do czasu tylko w rufę uderza mocniejsza fala i wtedy wstrząsa okrętem jak dreszcz. Ale o godz. 13 zrywa się znów gwałtowny szkwał z deszczem.

BIEDNY ALBATROS

Na rufie „Daru" ląduje wyczerpany lotem albatros, nie mając, widocznie, sił do walki z silnym wiatrem. Albatros jest 2—3 razy większy od mewy i korzysta z odpoczynku bardzo rzadko, przebywając olbrzymie przestrzenie na swych długich skrzydłach, na których szybuje, nie ruszając niemi. Jedynie końcami skrzydeł porusza dla utrzymania równowagi. O ile w locie wygląda imponująco, o tyle na pokładzie bardzo niezgrabnie. Ptaki te spotyka się daleko od lądu, jak i w tym wypadku o 800 mil. Albatrosa można złowić na wędkę, uży-

wając jako przynęty świecącej blaszki, którą, jeżeli chwyci, nie może wypuścić, gdyż ma dziób zakrzywiony. Nie płoszymy albatrosa, pozwalając mu wypocząć, chociaż przydałby się w naszym zwierzyńcu na miejsce pelikana. Natomiast wszyscy już mamy dosyć małp, które łażą po naszych hamakach, bez ceremonji je zanieczyszczają, lub wyrzucają nam rzeczy z szafek. Przepędzamy je, jak możemy, ale trzeba je będzie znosić cierpliwie, by je dowieźć do Gdyni.

DURBAN

Nareszcie **18. VI.** dojeżdżamy do Durbanu, przejechawszy wpoprzek ocean Indyjski od Australji do



OGÓLNY WIDOK DURBANU

Afryki. Durban leży na wschodniem wybrzeżu Afryki w kraju Zulusów w Unji Południowo-Afrykańskiej.

Miasta kolonjalne pod względem urządzeń w zasadzie nie różnią się od miast europejskich, a piętno

swoiste nadaje im ludność i jej obyczaje. W Durbanie na uwagę zasługują dwie niespotykane dotąd rzeczy: fabryka przetworów wielorybich i rezerwat Zulusów.

Durban jest miejscem, do którego zawijają statki wielorybnicze ze swoim połowem. Do zamierzchłej przeszłości należą czasy, kiedy to podjeżdżano do wieloryba szalupą, a harpun rzucano ręcznie, kiedy szamocący się wieloryb rozbijał uderzeniem ogona szalupę, lub wywracał ją wraz z całą załogą, a sam z harpunem, tkwiącym w olbrzymiem cielsku, umykał na zimne wody oceanu. Dziś połów jest pozbawiony cech bohaterstwa i grozi niebezpieczeństwem tylko wielorybom.

POŁÓW WIELORYBÓW

Istnieją dwa sposoby połowu. Pierwszy polega na tem, że na odległe od portu wody oceanu wyjeżdża duży statek-fabryka, a z nim mały statek wielorybniczy. Duży statek stanowi bazę i pozostaje w pewnem miejscu. Mały statek szybki i zwrotny, zaopatrzony w armatkę, wyrzucającą harpun, udaje się na połów.

ROZDZIAŁ PIĘTNASTY

UPOLOWANE WIELORYBY

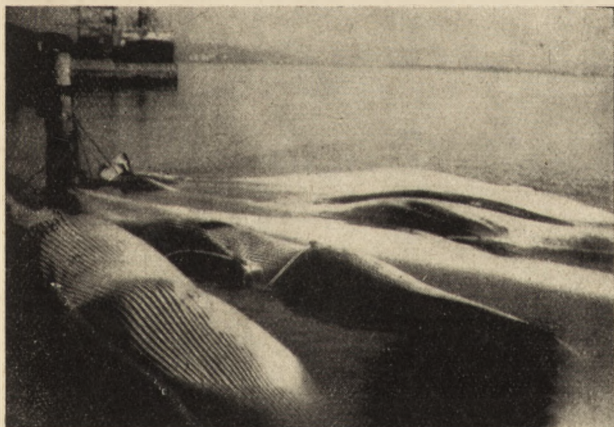
Upolowane zwierzę pozostawia się na wodzie i statek udaje się na dalszy połów innych sztuk. Ponieważ cielsko zabitego wieloryba pływa po wierzchu, wystając nad powierzchnię na 50 cm, odszukanie go nie nastręcza wielkich trudności. Po upolowaniu kilku sztuk, statek holuje je do statku-fabryki, posiadającej wszelkie urządzenia do przeróbki materjału. Drugi sposób polega na tem, że upolowane sztuki holuje się do tego portu, gdzie znajduje się fabryka na lądzie. W Durbanie fabryka do przerobu wielorybów znajduje się na wybrzeżu i statki wielorybnicze przyciągają upolowane sztuki do mola.

W czasie naszego pobytu, do wybrzeża zawinął statek z upolowanemi siedmiu okazałemi wielorybami. Do wyciągania wielorybów służy pochyło zbudowana platforma betonowa, która schodzi do wody. Tuż za platformą ustawia się wagon, tworzący z nią powierzchnię o tej samej wysokości. W od-

ległości kilkunastu metrów za platformą, znajduje się osadzona w betonie maszyna, która przy pomocy liny stalowej wyciąga zwierzę na wagon.

OPRAWIANIE WIELORYBÓW

Gdy wieloryb został już załadowany, podjeżdża parowóz i odwozi go do fabryki. Średnia długość



UPOLOWANE WIELORYBY

wieloryba wynosi 10 metrów, trafiają się jednak okazy powyżej 15 metrów długości. Za taką sztukę fabryka wypłaca specjalną premję załodze. Ciało wioloryba jest pokryte bardzo twardą skórą, a na kilka metrów wokoło wydziela niemiłą woń. Nie jest to zapach tranu i trudno go określić przez porównanie z innemi znanemi zapachami. Jest to zapach ryby, zgnilizny, smaru, wogóle coś specyficznego. Specjalnie silnie zapach ten daje się wyczuć od strony paszczy.

Korzystając z okazji, jedziemy do fabryki o $1^1/_2$ kilometra od przystani tuż nad brzegiem oceanu, gdzie ćwiartują wieloryby. Obok toru kolejowego na wysokości wagonu znajduje się rampa, na którą wciągają wieloryba przy pomocy maszyny parowej. Momentalnie obskakuje go 15-tu ludzi z dużemi nożami na metrowych kijach i po godzinie niema śladu z potwora. Płaty mięsne,



TATEK WIELORYBNICZY

podcięte nożami, są odciągane przy pomocy maszyny i podawane mechanicznie do fabryki, gdzie ulegają przeróbce na odpowiednie wyroby.

ZULUSI W PORCIE

Jesteśmy w kraju Zulusów, niegdyś wojowniczych koczowników, a dzisiaj niewolników kapitałów, wciągniętych w tryby interesów białego człowieka. Oto grupa Zulusów ładuje w porcie

węgiel. Najpierw stawiają pomost do noszenia go. Grupa 30-tu ludzi ujmuje za długi pomost i rozpoczyna śpiew. Jeden intonuje, a chór odpowiada, dźwigając w takt pieśni. Okazuje się, że „Dubinuszka“ rosyjska nie jest odosobnionym wynalazkiem. Wznieśli pomost nad głowy i, trzymając go w rękach, śpiewają całą arję. Patrząc zdaleka, miało się wrażenie, że zanoszą jakieś modły z rękami, wzniesionemi ku górze.

ZULUSI W REZERWACIE

Ale jest tutaj także, w odległości trzech godzin jazdy samochodem od Durbanu, rezerwat Zulusów, żyjących na sposób pierwotny. Rezerwat ten to obszar ziemi, zabezpieczony od wpływów cywilizacji i przeznaczony wyłącznie dla Zulusów, na którym to terenie mogliby zachować swoje prawa, obyczaje i wieść tryb życia taki, jaki wiedli ich przodkowie. Osiadanie obcych na terenie rezerwatu jest wzbronione, a zwiedzanie odbywa się tylko za specjalnem pozwoleniem.

Na wycieczkę do rezerwatu jedzie nas dziewięciu łącznie z oficerami. Po dwugodzinnej jeździe po doskonale asfaltowanej drodze, wjeżdżamy na teren rezerwatu, gdzie dróg wogóle niema, a tylko ślady kół, wybite pojazdami. Wdali widać krajobraz afrykański, to jest góry o płaskich szczytach ze słabą roślinnością. Po godzinnej jeździe, od czasu zboczenia z dróg asfaltowych, dojeżdżamy do miejsca przeznaczenia. Po drodze spotykamy dzieci, często

zupełnie nagie, czasem odziane w stare żołnierskie kurtki, gdyż temperatura spadła i jest zimno nawet w naszych sukiennych ubraniach. Wpobliżu osady spotykamy małych Zulusów, zjeżdżających z góry



„ZULUSIĄTKO"

na rowerach własnej konstrukcji (rama i kierownica drewniane, a koła — żelazne).

DOM Z GLINY — I KOŁDRA

Nareszcie przybywamy do celu podróży. Przy wejściu spotykamy Zulusa zupełnie gołego, którego

okrywa jedynie kilka baranich ogonów. Według sprawozdania naszego przewodnika, Zulus ten miał 7 żon i 23 dzieci. Jest to dowodem jego względnej zamożności, gdyż żonę kupuje się za 5 funtów angielskich, lub 10 krów. Osadę stanowi kilka domów kulistego kształtu, ulepionych z gliny, pokrytych wyschłą trawą z wejściem kwadratowem, wysokości jednego metra. Pośrodku chaty znajduje się miejsce, przeznaczone na ognisko, wokoło którego zbiera się rodzina w porze deszczowej, w zwykłym



MŁODA ZULUSKA PRZED WEJŚCIEM DO CHATY MIESI CIASTO

bowiem czasie ognisko rozpalają przed chatą. Do spania służą im maty słomiane, a zamiast poduszek klocki drewniane, za pokrycie służyły niegdyś skóry, a dziś (o zgrozo!) kołdry.

EGZOTYZM NA SPRZEDAŻ

Po wyjściu z domku wchodzimy na placyk, gdzie zebrała się cała osada w swoich strojach. Zulusi, o ile nie chodzą nago, używają ubrań europejskich

w jaskrawych kolorach, teraz jednak dla turystów ubrali się w swoiste stroje, mówiąc nawiasem, łachmany, okrywające ich ledwie do połowy. Po dokonaniu zdjęć fotograficznych z najdzikszych póz, mieszamy się z Zulusami, którzy proponują kupno broni, tarcz i t. p. wyrobów. Ponieważ



SI W SWOISTYCH STROJACH

turyści przyjeżdżają tu dwa razy tygodniowo, produkcja miejscowa ostrz nie pokryłaby zapotrzebowania, przeto Zulusi kupują gotowe ostrza dzid w mieście i nakładają je tylko na kije.

Po zwiedzeniu wszystkiego, co można i warto było zobaczyć, wracamy źli, że tyle pieniędzy wydaliśmy, aby zobaczyć fabryczne koce, fabryczne ostrza dzid i Zulusów, sprzedających z całą świa-

domością swój egzotyzm, jak zwykły towar. Zwiedzamy miasto, które w urządzeniach i architekturze nie różni się od innych miast portowych. Oryginalnie tylko wygląda Riksha-Boy w swoim



UCZESANIE NA WIELKIE UROCZYSTOŚCI

barwnym stroju z piórami i bawolemi rogami po obu stronach głowy. Ryksiarz zachęca pasażerów do skorzystania z jego usług zapomocą niezrozumiałych okrzyków i podskakiwań do góry w miejscu, co prawdopodobnie ma świadczyć o jego rączym biegu.

Wracamy na statek i poświęcamy jeden dzień czynnościom gospodarczym, bierzemy prowjanty, zaopatrujemy się w wodę i ropę. 21 czerwca o godz. 16-tej p. p. opuszczamy Durban, ale ledwie



RYKSIARZ W DURBANIE

wyjechaliśmy za falochron, już zaczyna nami porządnie „kiwać".

DURBAN — PRZYLĄDEK DOBREJ NADZIEI — Ś-TA HELENA

Po wyjściu z Durbanu przez cały czas mamy wiatr przeciwny, a ponieważ komendant obawia się niespodzianek w okolicy Przylądka Dobrej Nadziei, gdzie niejeden statek został zniesiony na skały i uległ rozbiciu, przeto idziemy pod motorami. Chociaż wiatr niepomyślny, to jednak po-

suwamy się dosyć szybko, gdyż w naszym kierunku idzie prąd z szybkością 80 mil na dobę.

Pogoda „w sam raz", to znaczy nie za ciepło,



MŁODY ZULUS

nie za zimno i słońce świeci. Spotkaliśmy 4 wieloryby, które przeszły blisko nas.

29 czerwca wiatr się wzmaga i fala wlewa się na pokład, cały czas odczuwa się silne „kiwanie". Dzisiaj mijamy południk, na którym leży Warszawa. W naszem życiu okrętowem takie małe wydarzenie ma czasem większe znaczenie, niż natknięcie się na sztorm (burzę).

Na wykładach mieliśmy wypracowanie na temat „Archipelag Kolumba jako jeden z ewentualnych terenów polskiego osadnictwa".

Przestrzeń od Durbanu do Wyspy Św. Heleny przebyliśmy w ciągu 15-tu dni. Pod motorami wchodzimy do portu Jamestown. Wyspa ta górzysta



TOWN NA WYSPIE ŚWIĘTEJ HELENY

o stromych zboczach, wpadających prawie bezpośrednio w morze, robi dość ponure wrażenie. Powierzchnia wyspy wynosi 47 km^2, ludność składa się z 3 600 mieszkańców. Pomimo skalistej gleby, roślinność przedstawia się dość okazale. Są tutaj plantacje trzciny cukrowej i rośliny sizal, z której wyrabiają liny (zresztą dość słabe). Znaczenie wyspy podnosi okoliczność, że tędy przechodzi kabel podwodny z Kapstadtu do wyspy Wniebowstąpienia i dalej do Anglji.

Miasto Jamestown składa się właściwie z jednej ulicy, gdyż leży w głębokiej kotlinie między dwiema górami i nie ma warunków terenowych do rozwoju.

Domy przeważnie jednopiętrowe. Ludność stanowią mulaci i pewien procent urzędników administracji angielskiej.

ROZDZIAŁ SZESNASTY

MOGIŁA NAPOLEONA

Po przejściu miasta udajemy się do miejscowości Longwood, gdzie mieszkał i umarł Napoleon Bonaparte. Longwood jest oddalone od portu o 7 km, lecz droga dość uciążliwa, gdyż cały czas pnie się w górę i dopiero na kilometr przed końcem podróży teren staje się więcej płaski. Po półtoragodzinnym marszu dotarliśmy do miejsca, gdzie był pochowany Napoleon zaraz po zgonie. (Obecnie szczątki jego spoczywają w kościele Inwalidów w Paryżu). Zaciszne ustronie zewsząd otoczone drzewami, a pośrodku dół grobowy wyłożony cegłą, pomalowany wapnem i otoczony kratką żelazną. Obok grobu źródło, z którego Napoleon lubił pić wodę, przepędzając tu długie godziny, gdyż zakątek był ulubionem miejscem dumań cesarza. Tu też na pamiątkę zasadziliśmy drzewko. Od grobu wiedzie ścieżka pośród pól do domu, w którym mieszkał Napoleon. Zdaleka widać flagę francuską, gdyż dom ten Anglicy oddali Francuzom.



GRÓB NAPOLEONA NA WYSPIE ŚWIĘTEJ HE

DOM NAPOLEONA

Dom zdaleka podobny do małego dworku. Połowa domu przeznaczona na pamiątki po Napoleonie, drugą połowę zamieszkuje gubernator wyspy.

Na pamiątki po Napoleonie przeznaczono 5 pokoi, które właściwie są prawie puste, gdyż wszystkie istotne pamiątki przewieziono do Francji. Tutaj znajduje się tylko trochę rysunków i kopje oryginalnych mebli pamiątkowych. A więc w pierwszym pokoju, stanowiącym jakby przedsionek, znajdują się drzeworyty i litografje, przedstawiające różne momenty z życia cesarza. Rysunki te, poprzyklejane do ścian, nawet gdyby je traktować jako zbiór drzeworytów, zasługiwałyby na większy szacunek.

W drugim pokoju znajduje się popiersie Napoleona, a przed niem wiązanka uschłych kwiatów. W trzecim pokoju, który niegdyś był stołowym, znajdują się kopje dwóch stolików, a na jednym z nich figurka, wyobrażająca siedzącego w fotelu Napoleona. W czwartym pokoju nowa mapa Europy, krzesło po Napoleonie, szafa, 3 uszkodzone talerze, kilka zwykłych kieliszków i epolety.

Wreszcie ostatni pokój sypialny zawiera reprodukcję łóżka, na którem cesarz zakończył życie.



DOM NAPOLEONA NA WYSPIE ŚWIĘTEJ HELENY

Ściany pokoi tapetowane, wątpię jednak, aby tepety te pamiętały czasy Napoleona.

Ani grób, ani pokoje, ani pamiątki nie są zaopatrzone nazwiskiem wielkiego cesarza, którego imię jest ciągle jeszcze na indeksie.

Miejsce internowania cesarza leży pośrodku skalistej wyspy, która w owe czasy była niewątpliwie miejscem odludnem. Coprawda i dziś trudno ją zaliczyć do miejscowości często odwiedzanych,

lub gęsto zaludnionych, posiada jednak już dziś bądź co bądź 2 porty, radjostację i kabel podmorski.

ŁAPANIE RYB RĘKAMI

12 czerwca wieczorem opuszczamy historyczną wyspę, biorąc kurs na wyspę Wniebowstąpienia, położoną o 700 mil na północ, gdzie mamy się zatrzymać tylko 1 dobę.

Wyspa ta zasługuje na uwagę choćby z tego względu, że niema na niej zupełnie bezrobotnych, cała bowiem ludność w liczbie około 300 osób jest zatrudniona przy miejscowej radjostacji i w porcie. Kierownik radjostacji jest zarazem zastępcą gubernatora wyspy Św. Heleny. Wyspa ta o powierzchni 37 km² jest kamienista i niezdatna pod jakąkolwiek uprawę.

Podczas gdy połowa naszej załogi odwiedza wyspę, my, pozostali, łapiemy z łodzi rękami ryby; prawdopodobnie są to płaszczki, których całe chmary rzucają się na każdy wrzucony do wody kąsek, czemu z wielkiem zainteresowaniem przyglądają się nasze małpy. Przynajmniej sto ryb rzuca się na przynętę, tworząc tak zbitą masę, że bez trudu można je chwytać rękami. Ryby te jednak nie są jadalne, a ponadto zaopatrzone w ostre ząbki, gryzą do krwi. Wyglądem przypominają nasze flądry, lecz posiadają na grzbiecie kolec, zabezpieczający je od połknięcia przez rekiny.

Po południu wychodzimy na ląd, aby zwiedzić port i osiedle. Domy wszystkie murowane, zaopatrzone w instalacje elektryczne, gdzieniegdzie telefon. Radjostacja, szpital, place do golfa, korty tenisowe, słowem, wszystko, co Anglikowi w kolonjach jest potrzebne do wygodnego życia.

DOLINA JASKÓŁEK

Uprzejmi gospodarze zaproponowali nam zwiedzenie jedynej w swoim rodzaju osobliwości tej wyspy, mianowicie doliny jaskółek. Na okres letni przylatuje tutaj w pewną dolinę do 2 miljonów jaskółek. Załadowawszy się na platformę półciężarówki, jedziemy 4 km nad brzegiem morza do miejsca przeznaczenia. Pomimo, że jedziemy przez nieuprawne, kamieniste tereny, pozbawione roślinności i niezamieszkałe, to jednak trasa utrzymana jest w idealnym stanie i posiada swoją nazwę. Wszystkie tutejsze drogi są oznaczone nazwami na wzór ulic miejskich.

Nareszcie dojeżdżamy do celu podróży i idziemy wgłąb rozłożystej doliny, otoczonej z dwóch stron górami. Im dalej posuwamy się, coraz więcej jaskółek unosi się nad naszemi głowami, aż wreszcie trzeba iść ostrożnie, żeby nie rozdeptać piskląt, lub jajek. Jaskółki te są dwa razy większe od naszych, wielkości mniej więcej młodych gołębi. Podczas, gdy idziemy po dolinie, jaskółki latają tak blisko nad naszemi głowami, że prawie nas potrącają skrzydłami, robiąc piskiem okropny wrzask.

Patrząc daleko przed siebie, nie widzimy ziemi, tylko jaskółki i jaskółki. Często spotyka się trupy ptaków, które są duszone przez dzikie koty.

Napatrzywszy się, wracamy do portu, aby obejrzeć jeszcze baseny z żółwiami, trzykrotnie większemi od naszych.

Ponieważ postój na wyspie Wniebowstąpienia był tylko jednodniowy, o godz. 20-ej stawiamy żagle i odjeżdżamy, rycząc na pożegnanie syreną.

Ś-TA HELENA—ANTWERPJA

Podróż nasza zbliża się ku końcowi, cóż bowiem znaczy te kilka tygodni, jakie nas dzielą od powrotu do Gdyni w porównaniu z blisko całoroczną podróżą. Za 2—3 dni przejedziemy po raz ostatni równik i ani się obejrzymy, jak będziemy w domu.

Zwyczajem statkowym, wprowadzonym w roku 1923 przy pierwszem przejściu równika przez polski statek „Lwów", odbywają się zawody sportowe, które trwają 2—3 dni.

ZAWODY RÓWNIKOWE

Rodzajów jest kilka, jak bieg z jajkiem, skoki wzwyż i wdal, z miejsca i z rozbiegu, boks, walki francuskie, walki cygańskie, walki na bumie, zawody w napompowaniu beczki wodą, elektryczny szyling i przeciąganie liną. Nagrody stanowią różne przedmioty z kantyny, jak sardynki, kompot w puszkach, książki, figurki i t. p. oraz ogromny

tort, okrętowego wyrobu, dla zwycięskiej drużyny w przeciąganiu liną.

Zawody te, łączące humor ze sportem, rozpoczęły się hejnałem, poczem zawodnicy poprzedzani orkiestrą, udali się przed Komendanta, który wygłosił okolicznościowe przemówienie i przecięciem papierowej wstęgi otworzył „igrzyska". Nie będę opisywać poszczególnych rodzajów zawodów, muszę jednak wyjaśnić, na czem polega „elektryczny szyling". Do wody naelektryzowanej (w balijce) wrzucono szyling i ten, kto go wydostanie, może go sobie zabrać. Nikt jednak nie zdołał go wyciągnąć i pieniądz wrócił do właściciela (Komendanta). Bieg z jajkiem polegał na tem, że jajko, ugotowane na twardo, kładło się na łyżce, której trzonek trzeba było trzymać w zębach i na trasie od baku do rufy biec jak najprędzej, starając się, aby jajko nie upadło z łyżki. Do biegu tego puszczano w grupach po 4-ch ludzi; kto wygrał, ten zabierał jajka od trzech pozostałych. Uroczyste rozdanie dyplomów morskich i nagród zakończyło zawody równikowe.

Słońce stoi w zenicie, ale gorąca się nie odczuwa, gdyż silny wiatr neutralizuje upał. Przecięliśmy dziś linję poprzedniej naszej jazdy na wysokości Martyniki.

EGZAMINY, MONIEK ZA BURTĄ I — EUROPA

Rozpoczęły się egzaminy, przeto kto może przegląda notatki i powtarza kurs.

5 sierpnia mijamy Maderę, a wieczorem, po modlitwie, słuchamy audycji radjowej z Warszawy. Zwierzyniec nasz się zmniejsza, gdyż małpka „Moniek“, który przejechał naokoło świata, dziś wypadł za burtę i utonął. Statki, które spotykają nas, choćby były daleko, zbaczają z drogi, aby nas obejrzeć.

15 sierpnia spotykamy angielskie kutry rybackie, które wyjechały na połów. Powoduje to ogólne podniecenie, jako symptom, że Gdynia już blisko. Z powodu święta — msza uroczysta, po której odśpiewano hymn i 1-szą Brygadę. Po mszy Komendant przegląda czystość każdego z nas, a brudnym każe się myć publicznie koło grot masztu.

16 sierpnia rano widać pierwszą latarnię europejską, a w niedługim czasie ląd angielski. Moc szkunerów i statków. Przez cały dzień szorujemy i malujemy okręt białą farbą.

18 sierpnia mamy na trawersie Dower w odległości 1—2 mil. O godz. 16-tej bierzemy już na pokład pilota, który doprowadzi nas do ujścia Skaldy, nad którą leży Antwerpja. Przy ujściu rzeki zmieniamy pilota na innego, ale z powodu mgły zatrzymujemy się na kotwicy.

Nazajutrz rano, gdy mgła ustąpiła, idziemy całą siłą naprzód. Jadąc wgórę rzeki Skaldy, obserwuję krajobraz belgijski, dość monotonny i płaski, ale zato każdy kawałek ziemi wykorzystany. Jeśli chodzi o rzekę, to brzegi jej nie są uregulowane, lecz sam nurt pilnie strzeżony. Zarzucamy kot-

wicę naprzeciw miasta i czekamy, aż przypływ morza podniesie poziom wody w rzece, co pozwoli nam wejść do śluzy.

DYREKTOR NA STATKU

W międzyczasie przyjeżdża na statek Dyrektor Mohuczy. Ledwie zobaczono Dyrektora, wiadomość lotem błyskawicy obiegła statek. Wszyscy wychodzą na pokład i bez rozkazu ustawiają się w dwuszereg. Dopiero na dzwonek alarmowy, wychodzą oficerowie z rufy i ustawiają się na szkafucie w szeregu, my zaś tylko wyrównywujemy. Po wejściu na statek Dyrektor serdecznie przywitał się z Komendantem, kapitanem Kosko, później powitał resztę oficerów, a wreszcie nas i oznajmił, że przywiózł listy od naszych rodzin. Z wejściem Dyrektora Mohuczego na statek zdaliśmy sobie sprawę z tego, że Polska, Gdynia, dom już tak blisko. Bo chociaż wiedzieliśmy, że jesteśmy niedaleko Polski, to jednak nie tak blisko, żeby kogoś z kraju można było zobaczyć.

ROZDZIAŁ SIEDEMNASTY

PRZYJAZD DO ANTWERPJI

O godzinie 16-ej podnosimy kotwicę i dajemy holować się do portu, gdzie panuje niespotykany dotąd ruch statków i berlinek. Na morzu, jeśli jeden statek przejdzie obok drugiego o 20 metrów, mówi się, że przeszedł bardzo blisko, tutaj statki przechodzą obok siebie w odległości 1—3 metrów. Nareszcie dobiliśmy do mola i w krótkim czasie odwiedzają nas portowi Polacy, którzy tutaj nie pracują, a tylko czekają na przyjazd jakiegoś polskiego statku i tak żyją z sentymentu, no i z otrzymanych datków.

Antwerpja jest miastem z przeszłością. Już pobieżny przegląd jej architektury, zawierającej zabytki z czasów średniowiecza, renesansu, obok współczesnych drapaczy nieba, zaciekawia i zachęca do szczegółowego jej zwiedzenia. Niestety, musi nam wystarczyć pobieżny rzut oka, gdyż śpieszymy na wystawę do Brukseli.

WYCIECZKA DO BRUKSELI

Zwiedzenie wystawy „funduje“ nam szkoła. Nie będę opisywał szczegółowo Brukseli, nie dlatego, że zwiedziliśmy ją pobieżnie, ale dlatego, że jest typowem miastem zachodnio-europejskiem, które



ANTWERPJA. NAJWYŻSZY „DRAPACZ CHMUR“ W EUROPIE

przy dzisiejszych ułatwieniach turystycznych łatwo zwiedzić. Jak wszędzie, tak i tu, są okazałe gmachy teatrów, giełda, muzea, pomniki i piękne ulice.

Ośrodkiem zainteresowań turystów jest obecnie wystawa międzynarodowa. Spieszymy tam, aby odwiedzić przedewszystkiem pawilon polski.

Nie imponuje on ani ogromem, ani przepychem, ale stanowi poglądowy wykład o bogactwach naturalnych naszego kraju i o jego przemyśle. Dobre wrażenie robi ogromny blok węgla polskiego, wielka bryła soli kopalnej, piękne zbiory łowieckie, dział spożywczy i wiele innych.

Imponująco wystąpiły ze swemi pawilonami Francja, Belgja i Włochy. Belgja między innemi



ANTWERPJA. STARE DOMY KORPORACYJ

eksponatami wystawiła gondolę profesora Picarda, w której odbył swą pierwszą podróż do stratosfery, Włochy zaś pochwaliły się hydroplanem, który osiągnął rekord światowy szybkości: 729 km. w godzinę.

Po zwiedzeniu wystawy jedziemy do poselstwa polskiego, gdzie Poseł p. Jackowski zaraz po powitaniu prosi nas do bufetu, co nam się szczególnie podobało, gdyż nie miało charakteru oficjalnego

przyjęcia. Po godzinie żegnamy p. Posła, każdy z osobna, i udajemy się na dworzec, aby wrócić do Antwerpji.

Po powrocie na statek znów owiała nas atmosfera marynarska, zdejmujemy nasze paradne mundury, wdziewamy robocze drelichy i gawędzimy



BRUKSELA. PAWILON POLSKI NA WYSTAWIE MIĘDZYNARODOWEJ

z berlinkarzem niemieckim. Od niego dowiedzieliśmy się, że naogół berlinkarze są rozgoryczeni do Hitlera, gdyż idzie na rękę kapitalistom, że 12-letnie dzieci ćwiczą po nocach karabinami i cały świat wskutek tego boi się Niemców.

Jeszcze 2 dni stoimy w porcie i przyjmujemy wizyty lub rewizyty, a podczas wyjścia na ląd zwiedzamy jeszcze Antwerpję.

OSTATNI ETAP

23 sierpnia po śniadaniu odbijamy od mola. Przesuwamy się w ciągu kilku dni obok brzegów Holandji, Danji i zatrzymujemy się w szwedzkiej za-

toce, Malmö, gdzie mamy trzydniowy postój. Wykorzystujemy go na doprowadzenie statku do porządku, sprawdzanie inwentarza i tym podobne czynności.

31 sierpnia podnosimy kotwicę, aby ją zarzucić juz w Gdyni. Mijamy wyspę Bornholm i polskie



BRUKSELA. GRÓB NIEZNANEGO ŻOŁNIERZA

statki „Warszawa", „Robur III", „Hel", „Wilno", „Puck", ale 1 września musimy stanąć w dryfie (w miejscu), gdyż jedziemy za prędko (do Gdyni 52 mile) i przybylibyśmy za wcześnie.

2 września w południe wychodzimy z dryfu i posuwamy się naprzód, a o godzinie 23 mijamy Hel.

POWRÓT DO GDYNI

3 września, po rocznym blisko pobycie na dalekich morzach, wchodzimy pod motorami do Gdyni. Statek nasz wolno przybija do mola, a wszystkie

znajdujące się w porcie statki witają nas rykiem syren. Nad „Darem Pomorza“ krąży eskadra hydroplanów. Na wybrzeżach tłumy ludzi. Orkiestra marynarki wojennej gra hymn narodowy. Na



AR „POMORZA“ W PEŁNEJ „GALI“ POWRACA DO GDYNI

jednym z masztów naszego okrętu majestatycznie powiewa biało-amarantowy „proporzec kraju ojczystego“. Według zwyczajów morskich proporzec taki wywieszają tylko te statki, które powracają z bardzo dalekiej podróży. Proporzec

„Daru Pomorza“ ma 39 m. długości. Każdy milimetr odpowiada przebytej jednej mili morskiej, a więc przebyliśmy 39 tysięcy mil, t. j. około 70 tysięcy kilometrów.

Narazie stoimy w dwuszeregu, gdyż na statek wchodzą Pan Premjer Sławek, nasz Pan Minister Floyar-Rajchman, p. Generał Zarzycki, p. Generał



p. PREMJER SŁAWEK
p. MIN. FLOYAR RAJCHMAN
Ks. BISKUP OKONIEWSKI
p. GENERAŁ ZARZYCKI
p. GENERAŁ DRESZER

Dreszer, ks. Biskup Okoniewski i cała świta. Komendant Maciejewicz składa raport, poczem p. premjer wita się z oficerami i z nami, a następnie udaje się na zwiedzenie statku.

Wreszcie dopuszczono rodziny uczniów i tu nastąpiły wzruszające sceny powitania.

Tak skończyła się pierwsza historyczna podróż okrętu polskiego dokoła świata. Marzenia moje spełniły się. Jeszcze rok temu nie wiedziałem, czy będę przyjęty do szkoły, a dziś mam już za sobą „podróż dokoła świata“. Myślałem wówczas z po-

dziwem o ogromie przedsięwzięcia, a teraz wydaje mi się, że ziemia jest taka mała. Chociaż na morzu czuję się doskonale, jednak z przyjemnością powitałem Gdynię, nie mówiąc już o domu. Gdyby mnie zapytano, które kraje zaliczam do najciekawszych, odpowiedziałbym bez wahania: Japonję i Chiny, a zwłaszcza Szanghaj, gdzie kontrast cywilizacji europejskiej i chińskiej najjaskrawiej występuje.

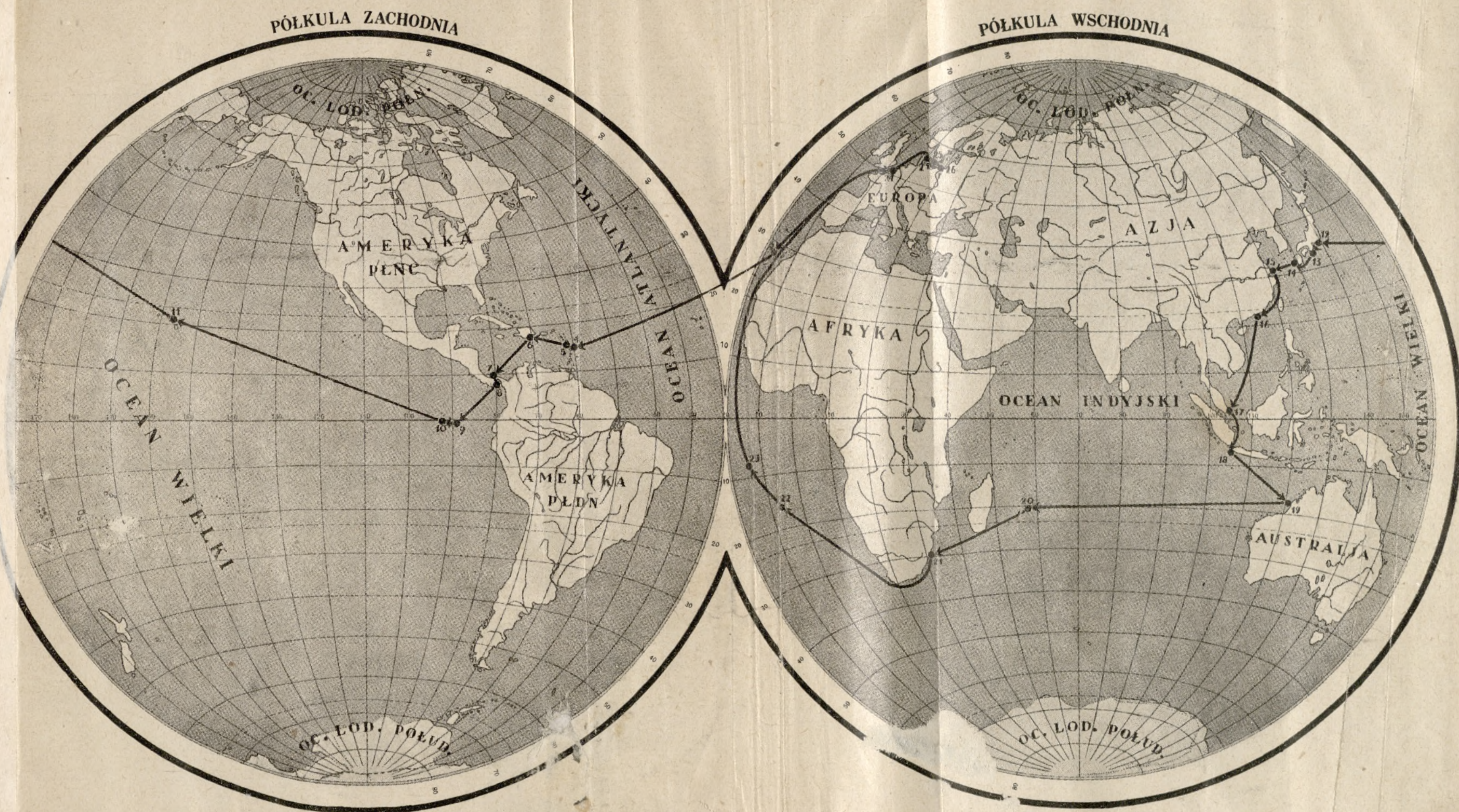
Szkoda, że Polska nie posiada kolonij zamorskich, tego wielkiego źródła bogactw, pozwalającego państwom kolonjalnym porastać bez trudu w dobrobyt i potęgę.

Szkoda, że narody Zachodu, mężczyźni i kobiety, dorośli i dzieci, nie słyszeli mowy p. Ministra Floyar-Rajchmana, wygłoszonej w dniu naszego odjazdu w podróż dokoła świata, kiedy powiedział: „Polska przez wiele stuleci była wałem ochronnym cywilizacji Zachodu. Walczyliśmy ze światem muzułmańskim, który stał wówczas u szczytu potęgi. W tym czasie Zachód, bezpieczny w podstawach swego dziejowego bytu, mógł swobodnie kierować swe siły ku opanowaniu dalekich krajów zamorskich, wówczas jeszcze dziewiczych i łatwo dostępnych dla każdej inicjatywy i każdej siły".

Nam, Polakom, trzeba przypomnieć inny ustęp z tej samej mowy: „Musicie odrabiać wielką lukę w historji. Wam wypada w zdwojonem tempie szukać w żegludze świata przyszłości i miejsca dla bandery polskiej".

KONIEC

CHEMAT TRASY „DARU POMORZA" W PODRÓŻY NAOKOŁO ŚWIATA



1. Gdynia
2. Kopenhaga (Danja)
3. St. Cruz. (Tenerifa. Wyspy Kanaryjskie)
4. Mindello. (Wyspa Św. Wincentego. Małe Antyle)
5. Fort de France. (Martynika. Małe Antyle)
6. St. Domingo. (Wyspa Haiti. Wielkie Antyle)
7. Colon. (Cristobal. Kanał Panamski)
8. Balboa port. (Miasto Panama)
9. Progresso. (Wyspy Galapagos)
10. Zatoka pocztowa. (Wyspy G·lapagos)
11. Honolulu. (Wyspa Aloha. Hawaje)
12. Jokohama. (Japonja)
13. Osaka. (Japonja)
14. Nagasaki. (Japonja)
15. Szanghaj. (Chiny)
16. Hong-Kong. (Chiny)
17. Singapore. (Indje Angielskie)
18. Batawia. (Wyspa Jawa)
19. Broome. (Australja)
20. Port Louis. (Wyspa Św. Maurycego. Wyspy M... skie)
21. ... (Unja Południ. Afryki)
22. ... (Wyspa Św. Heleny)
23. Wysp[a] Wniebowstąpienia
24. Antwerpja. (Belgja)
25. Zatoka Malmö. (Szwecja)
26. Gdynia

15.–
40955/ 25265



